CN

The cover design symbolizes the CN of today – a unique national asset restructured to serve modern Canada through a wide variety of commercial activities related to transportation and communication.

At the core a central management unit provides policy direction and key support services to a group of companies whose relationship to the core and each other is expressed in the expansion of CN symbols from center to perimeter.

Each company has the managerial autonomy necessary to serve its customers efficiently and to achieve commercial viability in a competitive market place. The core assures consistency, accountability and national responsibility in all the areas where CN is in business for Canada.

La version française du présent rapport est disponible sur demande à l'adresse suivante :

Canadien National
Affaires publiques et publicité
C.P. 8100 Montréal (Québec)
H3C 3N4

System Highlights

84- 2976 /

Five year financial and statistical summary

		1983	1982	1981	1980	1979
		($ millions unless otherwise indicated)				
Operations	Revenues	$ 4,625.1	$ 4,199.5	$ 4,305.6	$ 3,722.8	$ 3,364.4
	Operating income	466.8	97.1	356.4	274.0	250.9
	Interest expense - net	268.4	240.4	170.8	110.9	96.4
	Net income (loss)	212.3	(223.0)	193.2	188.2	169.7
	Dividend	42.5	—	38.6	38.5	41.6
	Return on average investment %	9.1	0.3	7.8	6.8	6.6
	Return on average equity %	7.1	—	6.5	6.7	6.5
Capital Expenditures	Total expended	714.4	648.1	662.5	558.1	558.3
Assets and Working Capital	Current assets	1,035.2	1,006.9	1,063.4	1,018.3	870.4
	Working capital (deficiency)	(32.0)	(9.0)	(7.6)	(26.9)	176.9
	Properties	5,612.2	5,193.5	4,832.1	4,399.0	3,971.2
	Total assets	6,789.7	6,336.0	6,133.8	5,645.7	5,143.6
Capital Structure	Long-term debt (including current portion)	2,357.8	2,274.8	1,784.2	1,637.9	1,564.8
	Equity	3,112.6	2,840.9	3,059.6	2,898.5	2,722.2
	Debt ratio %	43.1	44.5	36.8	36.1	36.5
Traffic	Revenue ton miles freight (billions)	86.7	77.8	87.9	88.0	84.6
	Express shipments handled (millions)	1.4	2.3	3.5	6.9	8.9
Employees	Average number for year	63,496	67,113	73,287	74,014	76,592
	Average annual wage per employee (dollars)	30,767	28,806	25,906	22,720	20,589
	Average annual cost per employee (dollars)	36,385	34,679	30,967	27,163	24,646
Expenditures in Canada	Purchases	1,098.0	1,114.2	1,195.0	968.0	774.0
	Wages, salaries and fringe benefits	2,033.3	2,060.6	1,997.3	1,802.0	1,700.6
	Taxes	300.9	286.2	277.4	232.1	194.3

Table of Contents

1 System Highlights
2 Directors
3 Letter to the Minister
4 Officers of the Company
5 List of Companies
6 President's Overview
8 Highlights of the Report
9 CN Rail
13 Grand Trunk Corporation
14 CN Enterprises
15 CN Communications
16 CN Express/CN Trucking
16 CN Hotels and Tower
19 CN Marine Inc.
19 CN Exploration
20 CN Real Estate
20 Other Businesses
22 Corporate Overview
23 Financial Review
26 Consolidated Financial Statements

Directors

as of December 31, 1983

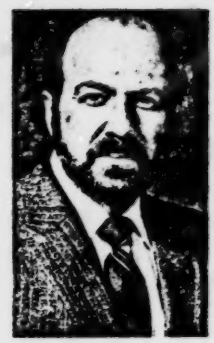
Hon. J.H. Horner, P.C.
Pollockville, Alberta
Chairman
(2)

Dr. J.M. LeClair
O.C., M.D., LL.D.
Montreal, Quebec
President and Chief
Executive Officer
(2)

G. Di Battista
Montreal, Quebec
Since March 31
(1)

J.S. Hinds, Q.C.
Sudbury, Ontario
(2), (3)

Benoit Joncas
Matane, Quebec
(3)



G.D. Mandel
Winnipeg, Manitoba
(1)

D.G.A. McLean
Vancouver,
British Columbia
(2), (3)

Ewart A. Pratt
St. John's,
Newfoundland
(1), (3)

F.D. Rosebrugh
Toronto, Ontario
(1), (2), (3)

J.T. Sears, D.B.A.
Antigonish, Nova Scotia
Since June 23

G.T. Urquhart
Moncton, New Brunswick

(1) Member of the Audit Committee
(2) Member of the Compensation Committee
(3) Member of the Investment Committee

The Honourable
Lloyd Axworthy, P.C., M.P.
Minister of Transport
Ottawa, Canada

Dear Mr. Minister:

The Board of Directors of Canadian National Railways is pleased to submit the annual report of the corporation for 1983.

The report describes a challenging, but successful year during which the Company continued to provide a broad range of nationally important services and was able to re-establish its profitability after the recession-related losses of 1982. It is significant that major elements contributing to the improved 1983 financial result can be expected to continue to provide a positive impact on the net financial position well beyond year end. These include increased productivity in CN Rail operations, higher earnings from CN Enterprises, a generally improving economic climate and the resolution of the Crowsnest Pass rate issue.

As part of the Crow rate reform, interim payments related to the transportation of grain were received in 1983 from the Federal Government for the period beginning with the 1982-83 crop year. These payments were in anticipation of legislation that was subsequently passed by Parliament in November of 1983. The interim payments already received and the on-going payments provided for in the new legislation will substantially assist in the internal generation of capital funds needed to expand and improve the capacity of the rail plant and thereby help to ensure the efficient movement of Canadian goods, including grain, to export markets. It should be recognized, however, that these additional payments will still provide less than full commercial compensation for the cost of transporting Prairie grain to export terminals.

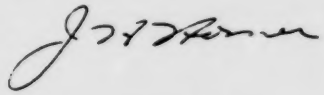
Canadian National is prepared to participate fully in the task of maintaining Canada's place as a major trading nation. Here, we see the need for a continuing and cooperative effort involving not only rail transportation, but all other parts of the grain handling system.

Looking to the immediate future there is reason to believe that general economic conditions at home and abroad will continue to favour the drive of Canadian National towards greater efficiency in the service of its customers and the nation as a whole. We expect to do more business in 1984 and to experience no retrenchment in our profit position.

To aid in this goal the Company is introducing some important changes in management philosophy and organizational structure. These, as well as other matters of consequence, will be dealt with later in the report. One of these items is of particular interest to the Directors and concerns the fact that the present debt-equity structure of the corporation does not permit a true measure of the managerial and technical competence of Canadian National. Possible methods of rectifying this situation are being discussed with responsible federal authorities on an on-going basis.

The Board is most appreciative of the contribution of experienced and dedicated CN people everywhere and fully recognizes the importance of this valuable human resource to the achievements of 1983.

This will be my final report as Chairman of the Board. My association with Canadian National, first as a Director and then as Chairman, has given me the opportunity to assess the Company in a very close and personal way. I have recognized and been deeply impressed with the spirit of co-operation and genuine desire to excel on the part of all employees at all levels in every part of the organization. This is a valuable asset and I am confident that CN will continue to serve Canada with success in the years ahead.



Hon. J.H. Horner, P.C.
Chairman

Officers

as at December 31, 1983

Hon. J.H. Horner, P.C.
Chairman of the Board

J.M. LeClair
President and Chief Executive Officer

H.J.G. Pye, Q.C.
Vice-President and Secretary

G.M. Cooper
Vice-President and Assistant to the Chairman

A.R. Williams
Corporate Vice-President
Western Canada

Corporate

M.J.L. Kirby
Senior Corporate Vice-President

Y.H. Masse
Senior Corporate Vice-President and Chief Financial Officer

L.L. Atkinson
Vice-President
Human Resources – Corporate

G.C. Church
Treasurer

G. Maroulis
Chief Internal Auditor

E.D. Pinsonnault, Q.C.
Vice-President
Law – Corporate

S.D.H. Thomas
Corporate Comptroller

D.E. Todd
General Manager
Public Affairs and Advertising

Divisions

CN Rail

R.E. Lawless
President and Chief Operating Officer

J.L. Cann
Vice-President
Operations

J. Horrocks
Vice-President
Finance and Planning

W.H. Morin
Vice-President
Employee Relations

J.H.D. Sturgess
Vice-President
Marketing

P.A. Clarke
President and General Manager
TerraTransport

D.L. Fletcher
Vice-President
Prairie Region

J.R. Lagacé
Vice-President
St. Lawrence Region

R.G. Messenger
Vice-President
Atlantic Region

G.A. Van de Water
Vice-President
Great Lakes Region

R.A. Walker
Vice-President
Mountain Region

A.E. Deegan
Vice-President
Administration

R. Boudreau, Q.C.
Vice-President – Law

P.J. Foliot
Vice-President
Purchases and Materials Management

CN Enterprises

R.C. Franklin
President

D.H. Burstow
President
CN Real Estate

D.C. Campbell
President
CN Communications

J.B. Griffith
President
Transport Route Canada Inc. and President CNX

C.J. Hudson
President
CNM Inc.

D.S. Oberlander
President
CN Hotels Inc.

M.L. De Pellegrin
President
Canac Consultants Limited

R.J.Tingley
President
CN Marine Inc.

W.H. Waddell
President
CN Exploration Inc.

CN Investment Division

T. Cedraschi
President and Chief Executive Officer

Grand Trunk Corporation

J.H. Burdakin
President

Companies

Companies included in the Consolidated Financial Statements of the Canadian National Railway System as at December 31, 1983

Consolidated Companies

Autoport Limited
Canac Consultants Limited
Canadian National Express Company
Canadian National Hotels (Moncton) Ltd.
Canadian National Railway Company
Canadian National Steamship Company, Limited
Canadian National Telegraph Company
Canadian National Transfer Company Limited
Canadian National Transportation, Limited
Canat Limited
Canaven Limited
Central Vermont Railway, Inc.
Chalut Transport (1974) Inc.
Chapman Transport Limited
CN Exploration Inc.
C.N. (France) S.A.
†CN Hotels Inc.
CN Marine Inc.
CNM Inc.
CN Tower Limited
CN Transactions Inc.
Coastal Transport Limited
Domestic Four Leasing Corporation
Domestic Three Leasing Corporation
Domestic Two Leasing Corporation
Duluth, Winnipeg and Pacific Railway Company
Empire Freightways Limited
Grand Trunk Corporation
Grand Trunk Land Development Corporation
Grand Trunk Radio Communications, Inc.
Grand Trunk Western Railroad Company
Mount Royal Tunnel and Terminal Company, Limited
Northwestel Inc.
Royal Transportation Limited
Terra Nova Telecommunications Inc.
The Canada and Gulf Terminal Railway Company
The Canadian National Railways Securities Trust
The Canadian Northern Quebec Railway Company
The Great North Western Telegraph Company of Canada
The Minnesota and Manitoba Railroad Company
The Minnesota and Ontario Bridge Company
The Northern Consolidated Holding Company Limited
The Quebec and Lake St. John Railway Company
Transport Husband (Québec) Inc.
Transport Route Canada Inc.

Jointly-operated and Other Companies in which the System has Investments

Canaprev Inc.
Chicago and Western Indiana Railroad Company
Compagnie de gestion de Matane Inc.
Computer Sciences Canada, Ltd.
East Yard Development Ltd.
E I D Electronic Identification Systems Ltd.
Eurocanadian Shipholdings Limited
Fort Point Holdings Ltd.
Halifax Industries (Holdings) Limited
Halterm Limited
Intercast S.A.
Lakespan Marine Inc.
Les Entreprises Bussières Ltée
*OCRA Communications Inc.
The Public Markets, Limited
Seabase Limited
Shawinigan Terminal Railway Company
Société du port ferroviaire de Baie Comeau-Hauterive
Telesat Canada
The Belt Railway Company of Chicago
The Toronto Terminals Railway Company
Trailer Train Company

In addition, the property of the Canadian Government Railways is entrusted to the Canadian National Railway Company as part of the System.

† Formerly CN Tower Restaurants Ltd.

* Acquired in 1983

President's Overview

In the annual report for 1982, Canadian National reported that it expected a much improved financial picture in 1983 and the years immediately following. This optimism was based on several factors: no further investment losses; a greater volume of profitable rail traffic; progress towards settlement of the Crowsnest Pass grain rate issue; and the management lessons learned during the difficult economic period that had transpired. Our predictions proved accurate and Canadian National met its objectives and performed well for Canada in 1983.

The proof is to be found in the profit for the year of $212.3 million, compared with a loss of $223.0 million in 1982. This major financial turnaround enabled Canadian National to pay a dividend of $42.5 million to its shareholder, the Government of Canada, and to generate internally some of the capital needed to ensure that the corporation will remain an important, efficient and effective national asset.

The major contributor to corporate income in 1983 continued to be CN Rail, the business unit responsible for the national railway operations of Canadian National. Earnings of CN Rail reached $260.7 million compared with a loss of $43.3 million in 1982. Interim payments from the government for losses incurred in the transportation of grain contributed substantially to the increased income. The modest economic recovery and a lower cost base brought about by improved productivity and effective control of expenses also helped.

CN Enterprises, in which non-rail activities are grouped, continued its very noteworthy financial progress in 1983 and increased earnings to $65.0 million from $63.9 million the previous year. Canadian National remains confident that this business growth will continue and has established for its non-rail holdings a long-term objective of matching the level of contribution ordinarily made to corporate income by railway operations.

Grand Trunk Corporation, responsible for CN's railway properties in the United States, had a disappointing year. The financial result, a loss of $12.2 million, represented an improvement over the previous year but fell short of the break-even position that had been anticipated. Traffic levels and earnings began to move upward towards the end of the year, however, and the outlook for 1984 is more promising.

The Evolving Role of Canadian National

As one of the largest and oldest of Crown corporations whose activities affect millions of Canadians in thousands of communities, Canadian National plays a unique role in Canada.

The Company is managed "on account of, and for the benefit of" the people of Canada. From its formation in 1923, when the Federal Government pulled together a group of near-bankrupt Canadian railways, CN has worked hard and successfully for its shareholders; with the result that today it is not only one of the great railways of the world but a diversified transportation and communications conglomerate with many complementary interests: trucking, marine, resource development, real estate, hotels and international business consulting.

This transformation of Canadian National was neither easy nor rapid. It emerged gradually, in response to the needs and demands of the times. One major stimulus occurred during the last decade when the company refined its management philosophy and was guided by a set of principles which required that it operate according to sound business practice. By combining modern business methods, an aggressive marketing orientation, systematic planning and strict financial controls with the introduction of a profit centre concept, Canadian National converted itself from a company which had made a profit in only a handful of its first fifty years to one which has been profitable in seven of the last eight years.

Throughout this period, "business-like" and "responsible" were the cornerstones of Company policy. These will continue to be our watchwords because we believe that we can best carry out national tasks and discharge our social responsibilities by managing the Canadian taxpayers' resources in a business-like way.

New Management Structure

In a world where the challenges of today are different from those of yesterday and where the only constant is change, Canadian National is responding with a renewed and improved management structure. This new structure stems directly from our extended experience with the profit centre concept and represents a conviction that CN must be an aggressive, dynamic, innovative and productive force in furthering the interests of Canada. It is also our belief that this organizational change will accommodate forthcoming shifts in the marketplace without the need for recurring major changes.

In broad terms this change in management structure is based on a management philosophy which will require each unit of a "CN Group of Companies" to compete commercially for the business available in its sphere of interest while looking to a central or corporate management entity for direction and guidance on broad policy matters.

This form of organization will:

- provide each unit in the group with the autonomy and authority needed to compete effectively in the marketplace
- provide a reporting and control mechanism that will assure full and clear accountability on the part of each of the units
- allow for clear and consistent direction on issues and policies which require central management authority; such as human rights, personnel policies, bilingualism, relations with government, resource allocation, determination of budgets and establishment of financial performance criteria.

The change in administrative policy described, therefore, will engender a clearer focus of effort for both the Company's various business holdings and its central management core.

Members of the group of companies will possess, in fuller measure, the ability to perceive, the vitality to do, and the freedom to act as opportunities present themselves in the marketplace. The corporate function will be charged with monitoring these activities not only in terms of financial performance but also in terms of how well they respond to emerging social issues, such as the impact of modern technology on employment, job satisfaction and motivation.

This shift in management direction is being introduced at a time when the necessary and valuable process of defining the role and responsibilities of Crown corporations is proceeding in earnest. Parliament, government agencies, boards and commissions of enquiry and, of course, the management and directors of Canadian National are involved in this discussion. We welcome review of the subject but remain firm in one conviction: CN can best serve Canada as a financially self-sufficient, commercially-oriented Crown corporation. The expectation of fair payment for services provided as a matter of public policy is consistent with this conviction.

The Need for New Equity Capital

The most pressing problem facing the Corporation in the short term is the lack of capital needed to finance the improvement and expansion of a number of nationally-important services, most particularly railway services in Western Canada. For reasons reflecting national policy as well as the commercial interests of the Corporation, Canadian National is committed to massive capital expenditures for railway capacity expansion currently and in the immediate future. Total capital expenditure for the Corporation for the period 1984-88 is projected at $5.4 billion.

Faced with capital requirements of this nature, Canadian National is taking every measure it can to improve the productivity and profitability of all its business units and to generate internally as much capital as possible. As already noted, reorganization of the management structure is one major initiative. Productivity, marketing and plant rationalization strategies designed to improve earnings from railway and all other operations are also being implemented and are showing good results.

Despite these and other measures, however, the Corporation faces the need for external financing of about $2.4 billion over the next five years – an amount dictated primarily by the large capital expenditures required by plant expansion in Western Canada. Borrowing of this magnitude at current and projected commercial rates runs counter to Canadian National's objective of a financial performance broadly equivalent to that of a similar corporation in the private sector.

The present debt ratio of the Corporation is, at 43.1 per cent, well above acceptable commercial standards. Return on equity for the Corporation is 7.1 per cent, also unacceptable by commercial standards. A major reason for the high debt ratio is the heavy borrowings we had to undertake in recent years in order to meet the national need for railway expansion which has just been noted. Some of this borrowing was made necessary by delays, in prior years, in payment to the railways for the transportation of grain. Interim compensation for grain transportation was received in 1983 and payments will continue. But the payments will not nearly cover the capital costs already incurred and projected for the next five years, and that is why CN faces the necessity of borrowing at levels that could leave us with a debt ratio of 50 per cent by the end of 1988. This would be an intolerable burden in commercial terms and would certainly have a deleterious effect on operational performance and on the morale of CN people.

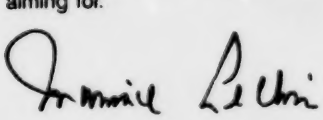
In light of the above, Canadian National is strongly of the opinion that means must soon be found to provide new equity capital for the Corporation. A number of specific measures have been proposed and are being discussed with the shareholder in a very positive spirit. It is to be hoped that some agreement will soon be reached and that the financial performance of the Corporation will be able to reflect fully the efficiency and dedication of all the men and women who, through Canadian National, are in business for Canada.

Human Resources

Last year's annual report noted that the anticipated 1983 improvement in business conditions would be accompanied by full recognition of the part which the employees of CN play in the achievements of the Company. In fact, the intense pressure of post-recession management made it difficult to fully achieve, in 1983, the desired sharp focus on human values. Nevertheless the men and women who make up Canadian National continued to give evidence during the year that they remain the corporation's most important resource and most valuable asset. Management remains resolved, therefore, to place increased emphasis on improving the quality of work life for CN employees in the coming year.

To that end, the Company is proceeding actively with reorganization of its human resources function so as to provide a climate in which all the people who work for CN will feel fulfilled in their work and involved in the activities and decisions that affect their jobs, productivity and way of life. Related to this process are human resource concerns that require clearer policy definition. These include more consistent application of the Federal Official Languages Policy and acknowledgement of the effects of legislation and social pressures in such areas as human rights and affirmative action.

The foregoing emphasizes that this is a dynamic period for the corporate human resources function in Canadian National. Major advances are being made and major changes occurring in Canadian society. In this climate the human resources function must be innovative and adaptable to rapid change. This is what CN management is aiming for.



J. Maurice LeClair
President and Chief Executive Officer

Highlights

CN's long-range program to enlarge main line capacity in Western Canada went into high gear in 1983 in response to Federal legislation on grain transportation costs. Double-tracking and other improvement and maintenance programs were pushed ahead with a minimum of effect on regular freight train operations. In the top picture a coal unit train rolls over a stretch of newly laid track as a signalman installs new signalling equipment. Grain hopper cars (bottom) at Jasper, Alta., emphasize the continuing importance of this export commodity.

Selected Highlights of the Report

Canadian National is a Crown corporation with a responsibility to provide national services for Canada. It is also a major commercial corporation whose financial performance is important to the general economy. In 1983 CN's purchases in Canada amounted to $1.10 billion. The wages, salaries and fringe benefits of 58,539 Canadian employees totalled $2.03 billion. And the Company paid $300.9 million in provincial and federal taxes during the year.

These figures reflect the economic importance of CN to the nation. They also highlight the obligation which rests on the Corporation to produce and sell its services in a business-like way and at rates which will enable Canadian industry to remain competitive in domestic and international markets.

Springing from the above obligations, the overall policy of CN today must be to strive for a level of productivity and a stable, long-term financial performance on a par with that expected of responsible business corporations making up the private sector of the Canadian economy.

Record Financial Performance

Canadian National's 1983 profit of $212.3 million was the largest in the Corporation's history. It compares to a loss of $223 million in 1982. A modest economic recovery, payments from the Government of Canada for losses incurred in the movement of grain, a decrease in pension costs flowing from an actuarial review of the company's pension fund, significant productivity improvements and effective control of expenses were the reasons for the turnaround.

Need for Equity

In the context of its modern social and commercial obligations, the Company is also seeking to overcome an historic handicap – its limited access to equity capital. Capital expenditures will exceed $5 billion over the next five years. Some $2.4 billion of this amount will have to be borrowed externally, potentially worsening the Company's debt-equity structure and thereby severely affecting operational performance.

The absence of a means to generate new equity capital is seen by management to be the corporation's most pressing problem over the short term. Canadian National is actively addressing this issue with its shareholder, the Government of Canada.

New Management Structure

The Company expects to further improve its profit position in the coming year. To help achieve this goal and to accommodate recent shifts in the marketplace, Canadian National will introduce a renewed and improved management structure in 1984.

This new structure will provide each unit of a "CN Group of Companies" with greater freedom to act as opportunities present themselves in the marketplace. At the same time the Company's central management core will be charged with providing each company in the group with clear, and consistent direction and guidance on broad policy matters.

Human Resources

The Company recognizes the emergence of a new industrial society in which human values are linked closely to productivity but not subordinated to it. Human resources policies will reflect a continuing effort to organize work in a manner that provides as much security, equity, personal satisfaction and opportunity for advancement as is humanly possible, while providing sound motivation towards improved productivity.

In Business for Canada

The Company understands that financial performance cannot be the sole measure of the value of its services to its shareholders, the people of Canada. It recognizes that many of its activities have social values difficult to measure in other than qualitative terms. Canadian National believes, nevertheless, that its financial performance does provide a useful quantitative measure of how well it is discharging its national responsibilities as well as carrying out its commercial tasks and that the basis of measurement for this standard of performance should be broadly equivalent to that of a similar corporation in the private sector.

CN Rail
President's Overview

R.E. Lawless
President and
Chief Operating Officer
CN Rail

A dramatic improvement in the financial position of CN Rail is one of the highlights of this Annual Report. A modest upturn in the general economy and the receipt of interim payments for the transportation of grain pending implementation of the new Western Grain Transportation Act were mainly responsible. But the efficient management and operation of one of the largest railway systems in the world also contributed to the improvement and will be important in maintaining and expanding it in the future.

CN Rail has come through a difficult period in remarkably good shape and management takes this opportunity to thank all the men and women who have made this possible. But we must also sound a warning... that the period that lies ahead, while exciting, will also be difficult for the management and employees of CN Rail. The new grain transportation legislation has lightened the historic burden of costs to Canadian railways for the transportation of export grain. But it has by no means solved all the problems of financing the massive expansion of railway plant that will be needed to support the general economy and international trade of Canada in the years ahead. That is why the utmost efficiency in all our operations and careful management of all our resources of people, materials and money must continue.

In this connection, monitoring of the cost effectiveness of certain of our operations is of great importance. For instance, operations such as TerraTransport in Newfoundland need careful monitoring and we await with much interest the results of the evaluation that will be made when the current government-funded program for the revitalization of TerraTransport comes to an end in 1984.

The past year has been, by any standard, a successful one for CN Rail. But our efforts, particularly those which have led to increased productivity and operational efficiency, should be viewed as preparation for the challenges of tomorrow. A modern, large-scale, well-balanced and cost-efficient rail transportation system is essential to the economic strength and social progress of Canada. All the problems of developing such a system in pace with the real needs of the economy are by no means solved. But a good start has been made and CN Rail is proud to be an active and effective partner in this great national task.

CN Rail

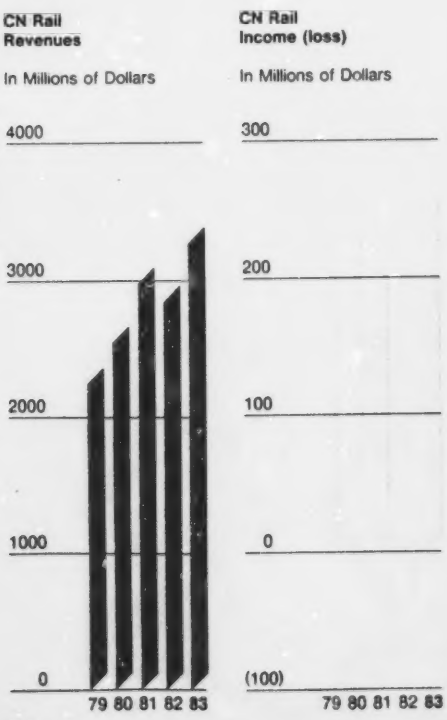
Efficient handling of an increased workload helped CN Rail to achieve the substantial improvement in performance which is noted in the Financial Review and detailed in the financial statements of this Annual Report.

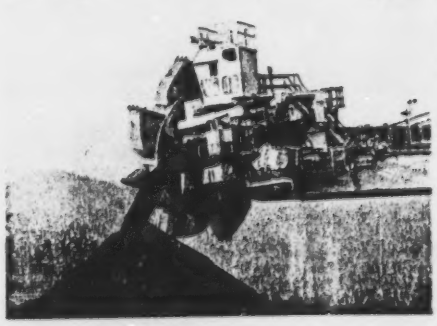
Freight traffic increased significantly during the year in reflection of a generally improved economic climate; and in reflection also of the ability of CN Rail to produce and sell quality transportation services at competitive prices. The volume of freight handled by the Division rose to 107.4 million tons in 1983 compared to 98.2 million tons in 1982 – an increase of more than 11 per cent. But improved productivity and effective cost controls enabled CN Rail to handle this increased tonnage with only a 3.8 per cent increase in expenses.

CN Rail earned $260.7 million in 1983 compared with a loss of $43.3 million in 1982. Interim payments related to the new Western Grain Transportation Act were mainly responsible for this improvement. But the efficiencies represented by the modest increase in expenses in the face of a substantially higher workload were a significant contribution to the overall financial result.

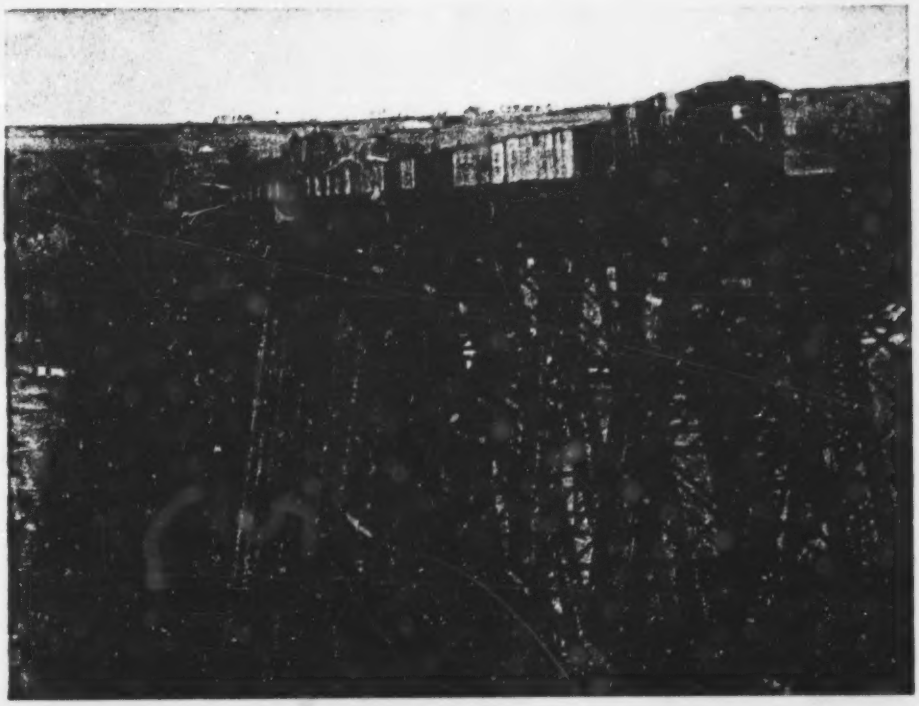
Revenue from all of the freight moved by CN Rail in 1983 reached $2.5 billion – an increase of $224 million or 9.8 per cent over the previous year. Freight rate increases accounted for only a small proportion of the revenue gain. Rate increases up to six per cent were permitted under the Federal Government's "six and five" legislation. But the highly-competitive transportation environment made it difficult to raise rates to that limit and the yield to CN Rail from rate action in 1983 was considerably below six per cent.

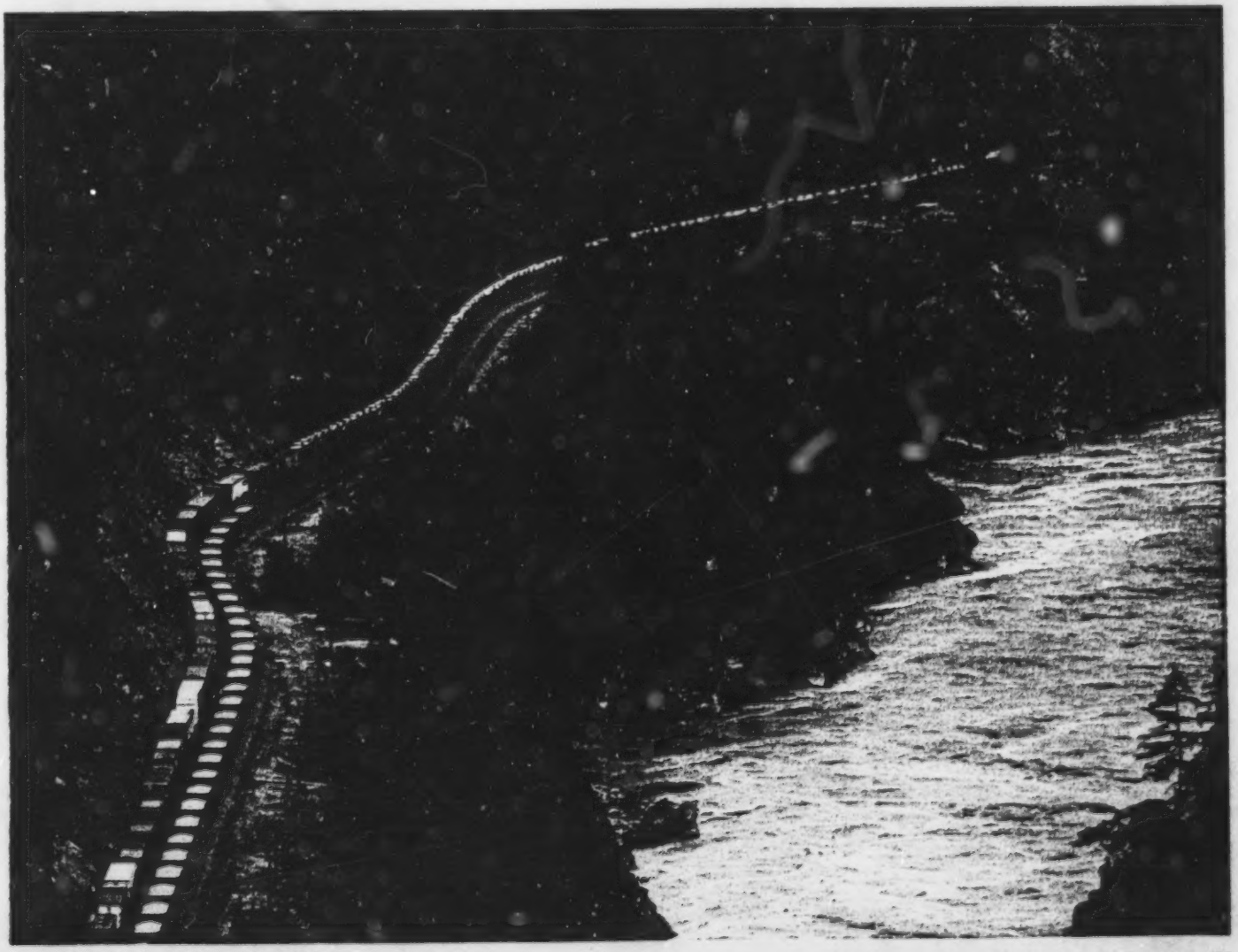
Revenue gains and declines in major market categories served by CN Rail give some indication of general economic trends. In 1983 significant revenue gains occured in respect of Forest Products (20%), Intermodal traffic (17%), and Automotive (19%). Smaller gains were registered in Fuels and Chemicals (7%), and Building Materials (6%). There were declines in Machinery and Manufactured Products (6%), and Ores, Minerals and Metals (4%). Food Products other than grain remained at about the same level.





CN Rail in action. Possessed of all the facilities and skills to build railway cars from scratch, CN's Transcona Shops at Winnipeg won a contract in 1983 to build 970 hopper cars for the Northeast British Columbia Coal project. Pictures show: (top this page) a welder works on a car body and a painter touches up the dogwood symbol which represents the interest of British Columbia in the project.
Coal is stockpiled and then moved to ships by conveyor belt (bottom). Top opposite (left): international containers are moved by swift intermodal trains, such as the one shown crossing Salmon River Bridge, N.B., on its way to Halifax from central Canada and the American midwest. At Halifax containers are transferred from rail car to ship. Top opposite (right): a unit sulphur train passing a general merchandise train on a section of double-track in the Rockies. (bottom opposite)





VIA Rail Canada, an independent Crown corporation solely responsible for the supply of rail passenger service in Canada, continues to be a significant customer of CN Rail. Revenue from the operating agreement covering services and facilities supplied to VIA was $315.3 million in 1983 compared to $340.4 million in 1982. The decline was due mainly to reduction by VIA of passenger car miles operated.

Crow Rate Ended

An event of major importance for CN Rail in 1983 was the passage through Parliament of Bill C-155 (The Western Grain Transportation Act) which replaces the old Crowsnest Pass freight rates with arrangements more suitable to the needs of modern Canada. As one result of this action, CN Rail will now be able to remain on course with plans for the double-tracking of its lines from Winnipeg to Vancouver. We will also move ahead with other capital projects, including the installation of high-technology signalling and communications systems, designed to modernize and expand the Canadian rail transportation system, particularly in Western Canada.

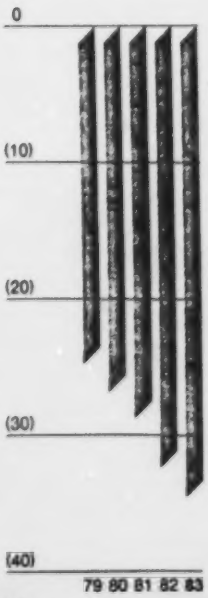
In this connection CN Rail spent more than $500 million on construction, expansion and modernization of its rail plant in 1983 and plans to spend in excess of $650 million in 1984. Steadily increasing expenditure is planned up to 1988 when the figure for that year will reach about $875 million. About 88 per cent of the purchasing connected with this expenditure will be done in Canada and will benefit manufacturers and suppliers from coast to coast. Considerable direct employment will also result. For instance, CN Rail plans to employ as many as 4,000 people on construction projects, mainly in Western Canada, during 1984.

TerraTransport

TerraTransport, responsible for railway operations in Newfoundland, also improved productivity in 1983. Freight services revenue rose from $12.9 million to $16.9 million, or approximately 30 per cent, mainly in reflection of new initiatives in containerization. However, despite significant progress in improving productivity, reducing expenses and increasing the market share, the Division continues in a deficit position. The loss for the year totalled $34.6 million, up slightly from 1982. A revitalization program funded by the Federal Government will be complete in 1984 and an evaluation of the results will follow.

TerraTransport
Loss

In Millions of Dollars



Increased use of containers to move traffic between the mainland and Newfoundland created a shift in distribution patterns, to the benefit of TerraTransport, in 1983. At Port-aux-Basques, Newfoundland, huge container lifting vehicles handle truck to train transfer.

Grand Trunk Corporation
President's Overview

J.H. Burdakin
President
Grand Trunk Corporation

Grand Trunk Corporation (GTC) is the business unit incorporating CN's railway properties in the United States. It is made up of the Grand Trunk Western Railroad Company (GTW), the Duluth, Winnipeg and Pacific Railway Company (DWP), and the Central Vermont Railway, Inc. (CV). Effective December 29, 1983 the Detroit, Toledo and Ironton Railroad Company (DTI) was merged into the GTW.

The financial performance of GTC in 1983 was disappointing. It had been expected that the Division would return to a profit position after the recession-related loss of 1982. But economic recovery in areas affecting the railway industry was slower than had been anticipated and early 1983 showed a continuation of the sharp downturn that marked the latter part of 1982. Traffic levels began to recover late in 1983 resulting in an overall 1983 volume about equal to that of 1982. Most of this gain was on DWP and in GTW automotive and intermodal categories. This recovery gives reason for optimism in 1984.

Severe price competition, stemming from competitive pricing flexibility permitted by deregulation of the transportation industry in the United States, also limited revenue gains for GTC in 1983. The competition came from the trucking industry, where overcapacity has led to sharp price-cutting, and from railroads with long, single-line hauls made possible, in some cases, by mergers facilitated by the deregulation process.

The final result for 1983 was a loss of $12.2 million. While disappointing in view of earlier expectations, this result was better than 1982 and, again, this gives reason for optimism about 1984.

Cost containment, including minimal capital spending, and corporate restructuring was emphasized during the year. Line abandonments were carried out and yard operations in Chicago and Toledo were made more efficient. Significant staff reductions, affecting both management and scheduled employees, were initiated and plans were made to close the car shops at Jackson, Ohio.

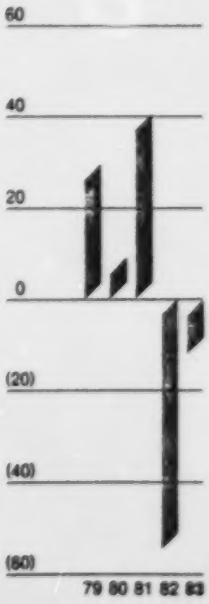
A proposal by GTC to acquire the Chicago, Milwaukee, St. Paul and Pacific Railroad (the Milwaukee Road) is still before the Interstate Commerce Commission, but competing proposals from the Chicago and Northwestern, the Soo Line and Chicago Milwaukee Corporation have been advanced. Meanwhile, GTC continues to benefit from coordinated service arrangements with the Milwaukee Road.

Acquisition of the Milwaukee Road is of great importance to GTC. The move would bring substantial improvement in earnings and cash flow and provide GTC with the financial and operational capability necessary for progress in an increasingly competitive industry.

In the case of the Central Vermont Railway a decision was taken during the year to maintain ownership. While bids from several potential buyers were solicited early in the year, GTC has no current plans to sell the railroad.

Grand Trunk Corporation
Income (loss)

In Millions of
Canadian Dollars



CN Enterprises
President's Overview

R.C. Franklin
President
CN Enterprises

During 1983 CN Enterprises made significant progress toward its major objectives. In a very difficult year the organization improved its earnings while most divisions assumed heavier responsibilities consistent with greater autonomy. Two of the divisions gained new leadership with the appointment of new Presidents from their respective industries; these in turn attracted other professionals and the management teams were strengthened overall.

The long-term objective of CN Enterprises to capitalize on the non-rail assets of the company was further advanced as profits of the group reached $65.0 million and the overall contribution to CN's financing capacity exceeded $100.0 million. Four of the Divisions - Communications, Marine, Real Estate and Explorations - contributed to this performance. For Hotels and Tower and the Trucking activities, 1983 was a year of consolidation that has positioned them for significant improvements in the near term.

The future holds great promise. In the next four or five years CN Enterprises' profits should triple. This ambitious goal will demand dedicated entreprenurial managers and professionals in many fields. The divisions of CN Enterprises have men and women with these qualities and more are being attracted by their success. This gives us every confidence that the goals we have set for ourselves will be attained to the benefit of Canadian National and of Canada.

CN Enterprises

CN Enterprises now generates its own capital requirements and is able, in addition, to produce both cash and added borrowing capacity for the Corporation. Despite difficult economic conditions affecting many of the business areas in which its divisions are involved, CN Enterprises earned a profit of $65.0 million last year compared with $63.9 million in 1982. Among the objectives of CN Enterprises over the next few years is a substantial increase in annual earnings and in contribution to the equity base of the Corporation.

Major contributors to total earnings in 1983 were CN Communications, CN Marine Inc., CN Real Estate and CN Exploration. CN Hotels and Tower incurred a loss on the year's operations but has good prospects for an improvement in 1984. CNX and CN Trucking also incurred deficits in 1983 but are expected to benefit in the immediate future from a program to combine the management and administration of both units which was begun during the year.

CN Communications

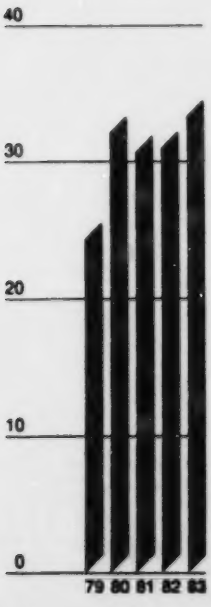
This division – made up of CNCP Telecommunications, NorthwesTel, Terra Nova Telecommunications and Telecommunications Terminal Systems – had a very successful year. Business volume increased only marginally, but productivity improvements brought about record-breaking earnings of $34.5 million – a seven per cent increase over 1982.

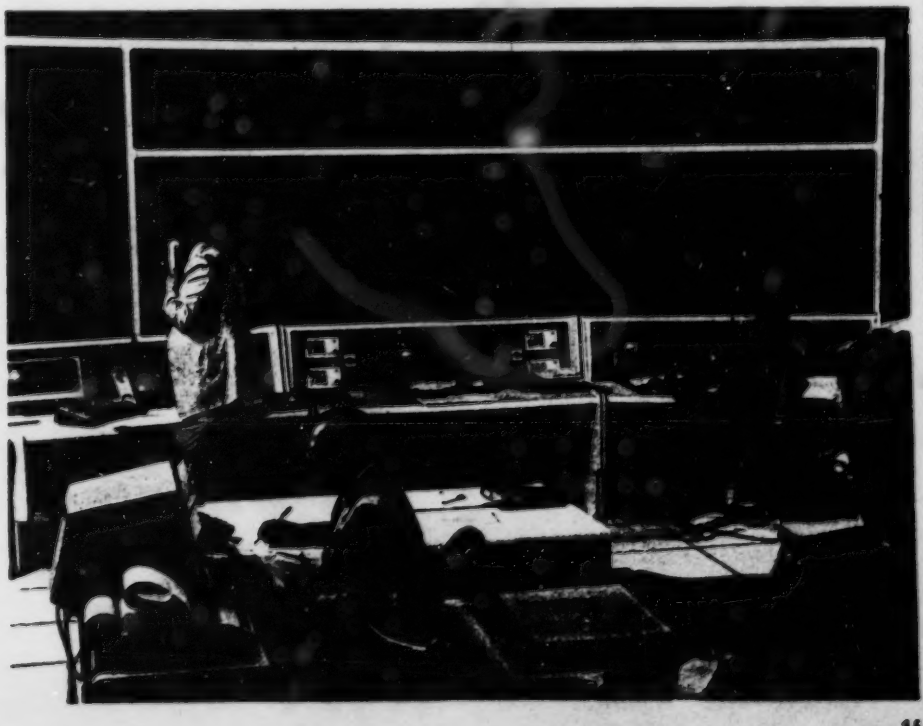
CNCP Telecommunications, which operates in strong competition with Telecom Canada (Bell Canada and the other telephone companies across Canada) increased revenues by three per cent during the year, introduced an electronic mail service and continued to be a major provider of technologically-advanced business communication facilities in Canada. **NorthwesTel** expanded and modernized the telephone and telecommunications services it provides in northern British Columbia, the Yukon and the western portion of the Northwest Territories. NorthwesTel revenues were maintained, supported by significant developments in the oil and gas industry, and despite lower activity in the mining industry. Even with constant control of expenses, net income fell 10 per cent to $10.2 million.

Economic growth was slow for **Terra Nova Telecommunications** which provides a full range of telecommunication services throughout Newfoundland and Labrador and telephone services to rural Newfoundland. The company continued to modernize and expand its facilities with capital investment of $9.6 million during the year. Despite only slow economic growth Terra Nova Tel's net income improved by 21 per cent to $5.1 million, mainly through substantial productivity gains and limited rate increases.

CN Communications Income

In Millions of Dollars





The Toronto control center from which CNCP Telecommunications manages its sophisticated coast-to-coast electronic communications network. The transmission of business communications and network television by means of satellite, microwave and cable links is monitored from here.

Telecommunications Terminal Systems which was launched in 1982 as a partnership with Canadian Pacific Limited has been a thriving operation since its inception. The partnership markets telephone switchboard and key system equipment and is now moving into the much larger office automation equipment market. TTS achieved sales of $19.7 million in 1983, its first full year of operation. It now ranks third among non-manufacturing interconnect companies in Canada and has a bright future.

CNX/CN Trucking

A program to combine the management and administration of CNX and CN Trucking was initiated in 1983. The objectives of the program include a single management and administration, common information and accounting systems, sharing of CNX and CN Trucking terminals and maintenance facilities and the establishment of consistent marketing policies for both CNX and CN Trucking. By year-end, most terminals were shared, common information systems were substantially in place, and revised accounting and payroll systems were ready for 1984.

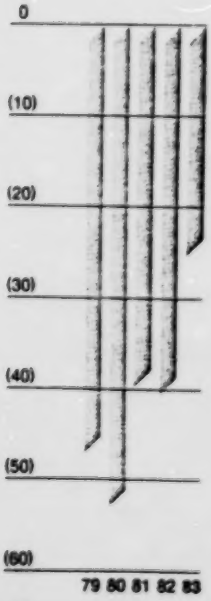
CNX improved operations and reduced losses to $25.4 million in 1983 from $29.8 million the previous year, excluding extraordinary expenses in 1982 of $10.8 million. This improvement was achieved in part from the market concentration program designed to focus on the profitability of the traffic handled. The market concentration program was combined with strict cost controls and total operating expenses declined from $125.3 million to $109.4 million.

CN Trucking experienced a $2.4 million decline in revenues in 1983 resulting mainly from the slow recovery of traffic lost during the two month strike in late 1982.

The CNX on-line computer system "XTRAS" was implemented in all general freight terminals in 1983. The system offers current management information, as well as rapid tracing and traffic pattern information and facilitated the centralization of the accounts receivable function.

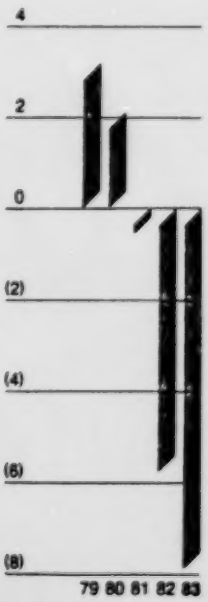
CN Express Loss

In Millions of Dollars



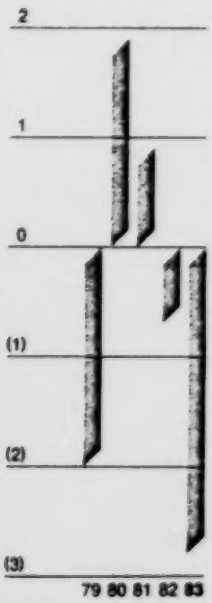
CN Trucking Income (loss)

In Millions of Dollars



CN Hotels & Tower Income (loss)

In Millions of Dollars



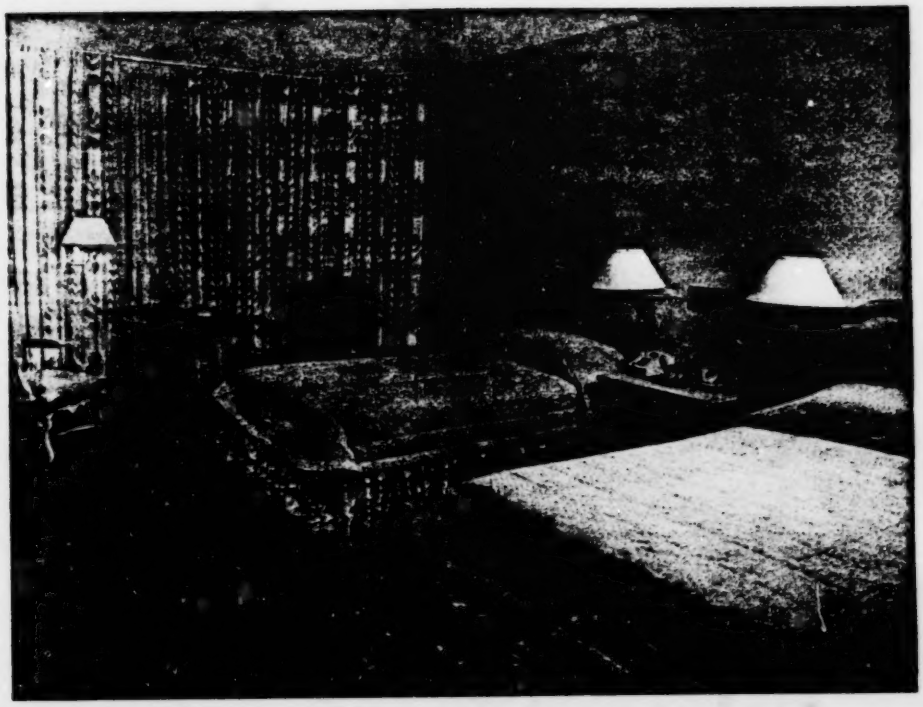
CN Hotels and Tower

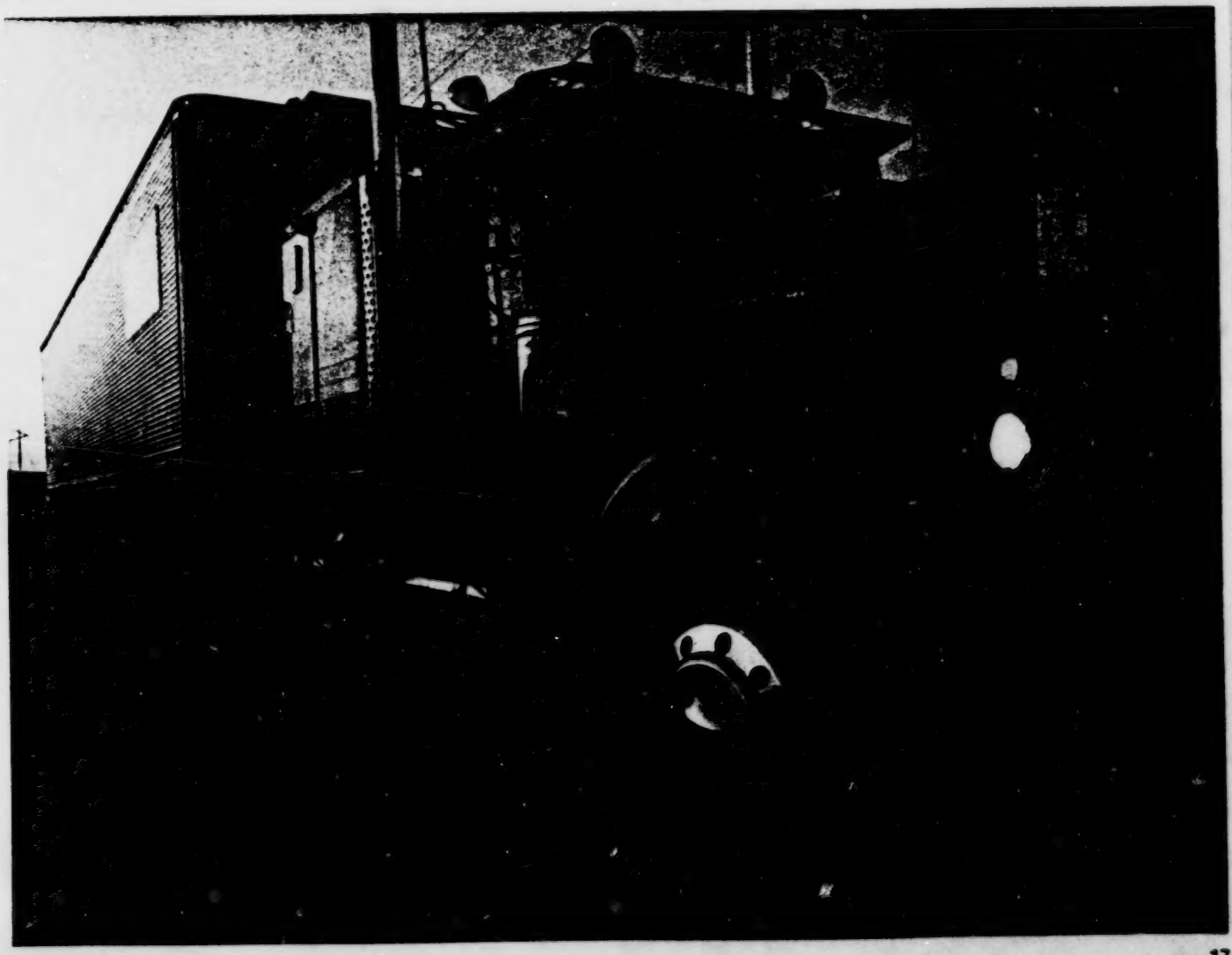
The recession which has affected the hospitality and travel business since 1982 began to ease towards the end of 1983 and CN Hotels and Tower believes that its financial performance has bottomed out. Expectations are for a slow but steady growth in hotel occupancy and revenues during 1984.

A five-year program which involves the integration of all CN hotel properties into a profitable chain of first-class hotels and associated enterprises was initiated with enthusiasm and expertise during 1983. The objective is to maintain a strong and favourable local identity for each of the properties while developing the advantages of chain ownership. During 1983 progress towards this long-term objective was made through the orderly transfer to the Division of management responsibility for the Queen Elizabeth Hotel and Place Ville Marie restaurants and the Hotel Vancouver. The continued development, with CN Real Estate, of a 600-room quality hotel as part of the Metro Toronto Convention Centre complex at the base of the CN Tower is on schedule and the property should be open in the fall of 1984. Edmonton's Hotel Macdonald was closed in July for redevelopment. Poor economic conditions have delayed the project start-up and a number of redevelopment options are being reviewed.

The management organization of CN Hotels was restructured and strengthened in preparation for the takeover of the Queen Elizabeth and Hotel Vancouver. A review of human resources was initiated, aimed at developing a well-motivated, cohesive employee team.

Progress on the design of rooms and furnishings for the new hotel scheduled to open in Toronto in 1984 (opposite top left), brought satisfaction to CN Hotels' people. Assumption by CN Hotels of full management of the Queen Elizabeth Hote in Montreal (opposite top right), and the Hotel Vancouver, was a highlight of the year for the Division.
The dramatic shot of an "18-wheeler" in the lower right photo symbolizes the gradual emergence of a new, nation-spanning highway transport company.





CN Marine Inc.

Energetic and effective development of new and improved customer services and facilities marked the operations of CN Marine in 1983. Particular attention was paid to the training of shipboard and on-shore staff and to the marketing of the extensive passenger and freight services provided on the East Coast of Canada under contract arrangements with the Federal Government.

Passenger and freight business increased during the year and productivity rose by 12.5 per cent.

Good progress was made on the modern terminal facilities which are under construction in North Sydney. These facilities are designed to provide increased convenience and comfort for customers and to accommodate a modern and efficient ferry which is being built for CN Marine Inc. by Davie Shipbuilding of Lauzon, Quebec. The new ship, which will enter the Newfoundland service in 1986, will have passenger facilities and amenities of a high standard.

In May a new vessel carrying the historic name "Bluenose" went into service on the Yarmouth-Bar Harbor run and became one of the top tourist attractions in Atlantic Canada. A 41 per cent increase in passenger business was recorded, and prospects for the success of a year-round roll-on, roll-off freight service appear good.

A new high-speed vessel was built in Prince Edward Island to carry passengers, mail and perishable freight between Port-aux-Basques and outports on the south coast of Newfoundland. It will enter service early in 1984.

CN Exploration

CN Exploration, responsible for the development of oil and other mineral resources on behalf of Canadian National, consolidated its offices in Calgary late in 1983. Staff was augmented to permit the continuation of a vigorous exploration and development program. During the year CN Exploration participated in the drilling of 83 oil wells in Saskatchewan – in 68 as sole operator and in 15 as a participant with other parties.

CN Exploration currently operates 111 oil wells in Saskatchewan and almost 50 percent of production is fully automated for all-weather, all-season operation. Oil production increased significantly in 1983 but, because oil prices were low, there was not a commensurate increase in revenues.

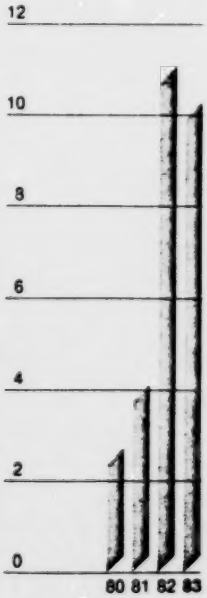
CN's land inventory is being geologically assessed and it is anticipated that the pace of exploration will increase accordingly over the next few years, bringing significant benefits to the corporation.

CN Marine Inc.
Income

In Millions of Dollars

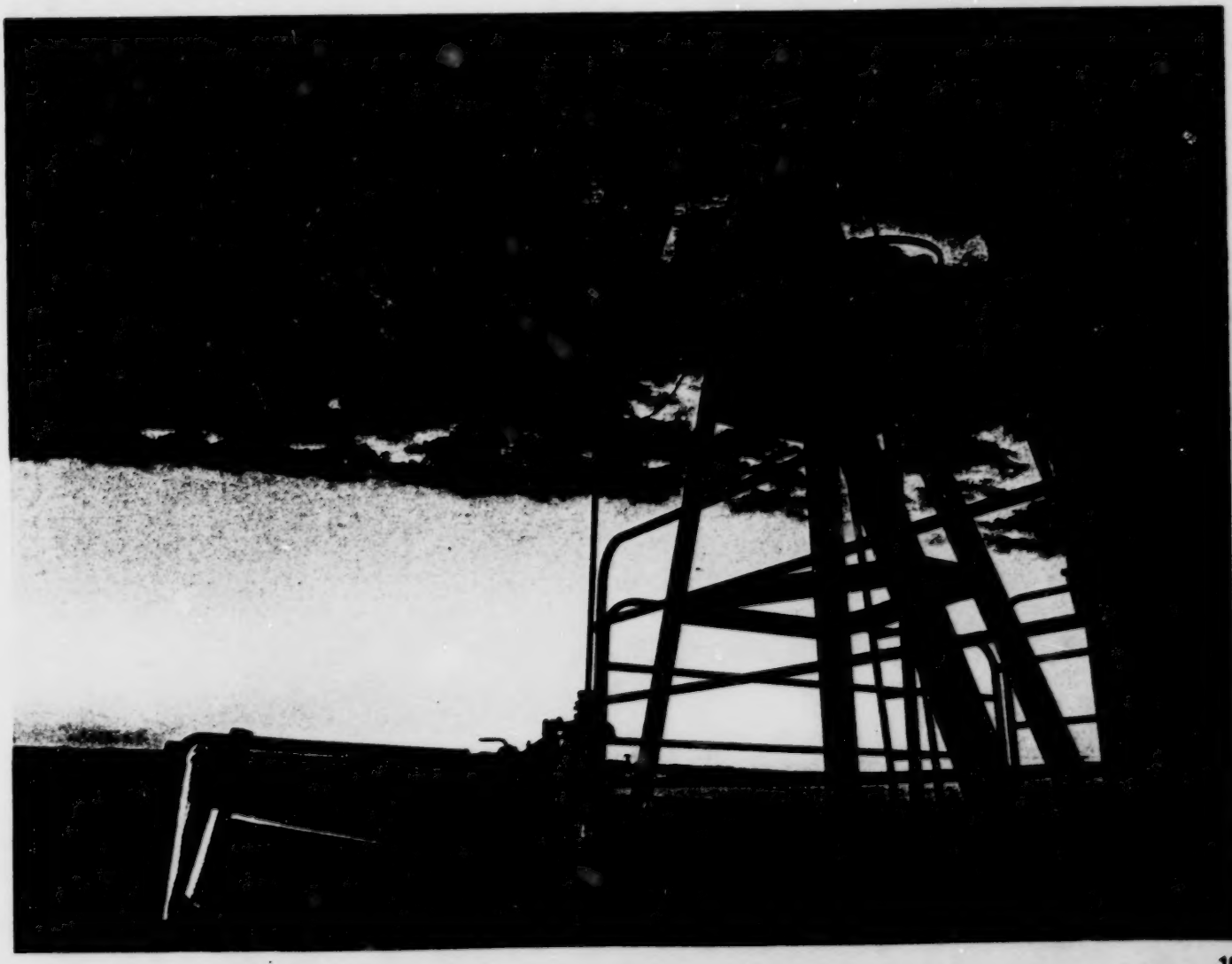
CN Exploration
Income

In Millions of Dollars



Drilling rigs (upper right) and oil pumps (below) are becoming familiar sights on CN properties and adjacent lands as CN Exploration steps up oil development activities. More than 100 pumps were in operation by CN Exploration in 1983.

A new vessel (top left) with greatly increased capacity was introduced on the Yarmouth, N.S. to Bar Harbor, Me. route during 1983 and was marketed with great success. The name "Bluenose", firmly identified with the service from its inception in 1955, was retained for the new vessel.



CN Real Estate

CN Real Estate contributed significantly to corporate income in 1983, in spite of difficult economic conditions. Profit from operations was $6.0 million, $1.1 million better than last year. Land sales were reduced, contributing $4.5 million to net income compared with $6.4 million in 1982.

This Division is steadily creating its own identity in the real estate development industry in Canada. This identity is epitomized by the Metro Toronto Convention Centre Complex where construction is ahead of schedule and on budget. The Convention Centre will begin operating in June 1984, the office tower component will be ready for occupancy by July and the Hotel will open in the Fall.

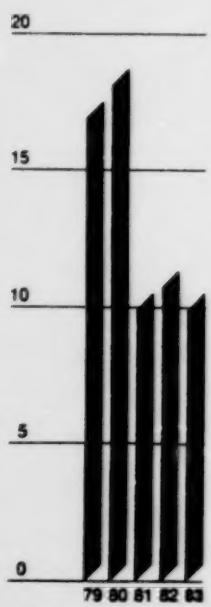
A significant milestone was passed in the long search for a viable redevelopment plan for the Toronto railway lands when the Toronto city council approved a proposed development concept in mid-December 1983. Part II of the official plan and its enabling by-law are expected to receive council approval in 1984 and CN Real Estate could begin site preparation as early as 1985. The redevelopment should provide 20,000 jobs, may take twenty years to complete and will be one of the largest projects of its type ever undertaken in North America.

In Montreal, an agreement was signed with local builders for development of a $100-million residential community on a 38-hectare site in Pointe-aux-Trembles. Approximately 2,000 housing units will be built on the site. The commercial development of a 2.8-hectare site fronting on Sherbrooke Street is part of this project and construction is expected to start in 1984.

Land use studies are also underway for sites having near-term development potential in Halifax, Winnipeg, Vancouver and other major cities across Canada.

CN Real Estate Income

In Millions of Dollars



Other Businesses

CANAC

CN's consulting arm achieved its 12th consecutive year of profitable performance in 1983, bettering the results of the previous year and contributing $0.7 million to corporate income. This success was achieved despite a world economic environment which has been extremely difficult for Canadian consulting firms.

CANAC's domestic operation showed a strong performance in 1983, winning a number of highly specialized railway-related contracts. These activities represent a substantial broadening of CANAC's business base. CANAC's efforts in the Far East were rewarded with several repeat contracts in Thailand, a contract in Australia, an invitation to carry out a project in the People's Republic of China, as well as other undertakings in Bangladesh and elsewhere. In South America, CANAC continued work in Brazil and Peru and successfully negotiated a contract in Argentina. Good prospects were also identified in Chile and Uruguay.

CANAC honoured repeat contracts in Guinea and Zambia and was also involved in other parts of Africa. The Cameroon market was expanded by signing a contract to supply rolling stock spare parts to the National Railways of Cameroon, and by winning a competition for the engineering and construction of five large railway bridges.

Foreign activities. In accordance with Canadian Government guidelines concerning the commercial practices of Crown corporations in international trade, the Company is required to disclose in its annual report the names of its agents in foreign countries as well as the aggregate of all remuneration paid to such agents.

In consulting activities during 1983, Canadian National was represented in Mexico by Amexder, S.A. de C.V.; in Columbia by Antonio Soriano Franco y Compania, S. en C.; in Uruguay by Captain Fernando Garcia; in Chile by Jose Awad y Associados; and a representation agreement was being negotiated in Saudi Arabia. No remuneration was payable or paid to these representatives.

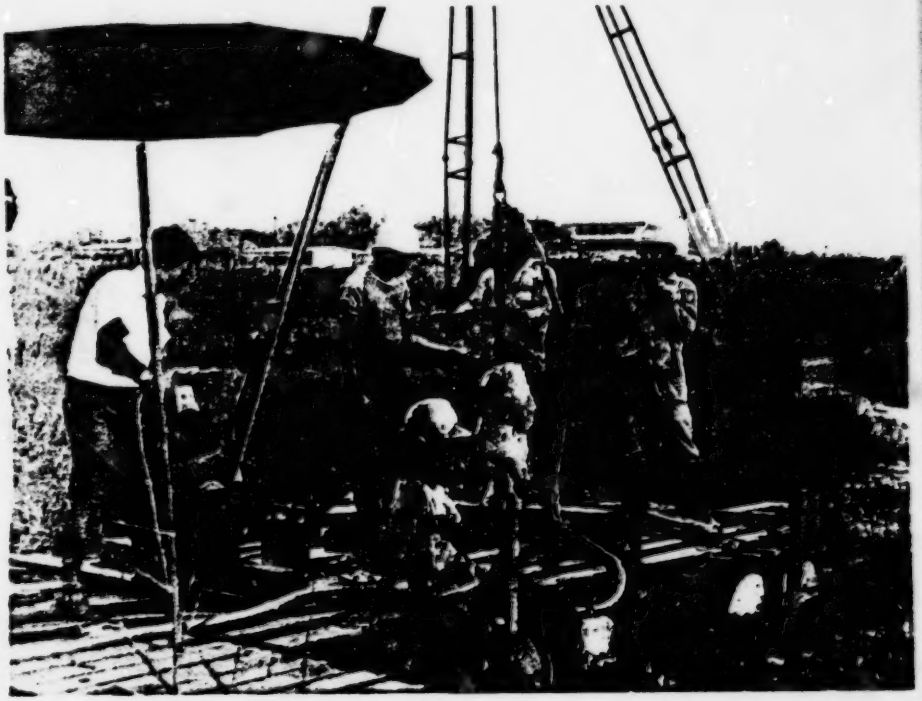
Newfoundland Dockyard

The ship repair business showed little sign of recovery in 1983. This, together with the temporary loss of the Soviet fishing fleet business contributed to a loss of $1.4 million on operations last year. A $30 million marine elevator and transfer facility was completed and opened in October significantly increasing the capacity and earning potential of the Newfoundland Dockyard.

The Metro Toronto Convention Centre project (top left) held pride of place among CN Real Estate activities in 1983 as work proceeded on budget and ahead of schedule. Both the office tower, near the base of the CN Tower, and the new CN hotel, to the right, were enclosed during the year to permit interior finishing to proceed.

Half-way round the world (top right), CANAC engineers conduct surveys preceding the development of a container port project in Thailand.

Lower photo shows MV "Terra Nova", an off-shore research vessel owned by Puddister Trading Company Ltd., being prepared for repairs at the Newfoundland Dockyard, St. John's. The vessel has been removed from the water by means of the newly-installed "Syncrolift", a centralized lifting device serving a number of dockside repair berths.



Corporate Overview

Y.H. Masse
Senior Corporate Vice-President and Chief Financial Officer

The redeployment of Corporate Headquarters staff which began in 1982 was continued throughout 1983. In the process 3,424 headquarters employees were reassigned to the operating divisions of the Corporation and, at December 1, 1983, Corporate staff numbered 400.

This movement reflects the rapid organizational changes that are taking place as Canadian National continues the development of a management structure based on divisionalization and the profit centre concept. As part of this process the Corporate staff continues to disengage from direct involvement in what are now divisional matters and to adopt a general approach in the setting and communication of corporate policies and in monitoring common and uniform application of policy to all divisions.

Within this context the Corporate role was redefined during 1983 and brought into focus as an extension of the role of the Chief Executive Officer and the Corporate Executive Committee.

Generally, Corporate staff is to be concerned with policy definition, strategic planning, resource allocation, monitoring of divisional performance, external relations and financial matters – all within a decentralized corporation with increasing autonomy and accountability at the divisional level.

Specifically, the current role of "Corporate" is to establish and communicate the overall objectives or "mission" of the Corporation and to determine its strategic directions. This will require monitoring of the business, social and political environment in which CN does business and participation with each of the divisions in determining broad objectives. It will also involve participation by Corporate in proposals for acquisition and divestiture by the divisions and in decisions regarding major investments and the financing of major activities.

The Corporate role will also involve timely and professional law advice as required by management, the provision of effective cash and taxation management, the formulation of accounting and financial reporting policies for the system and utilization of progressive internal audit techniques to ensure the integrity of financial transactions and management information. Additionally it will be a Corporate responsibility to advertise and explain CN's activities as they affect the various "publics" of the Corporation, to maintain sound "shareholder" relations with the Federal Government as well as the normal day-to-day relations of a business corporation with governments at various levels and finally, to establish language policies and provide resources for linguistic requirements.

In the broadest terms the Corporate role now encompasses the functions of planning, policy formulation, financial management and resource allocation that apply across divisions as well as the monitoring and auditing of relevant divisional activities. It is the objective of Corporate staff to provide leadership, coordination and integration of efforts to ensure the most efficient use of the human, physical and financial resources of the Corporation in the interests of Canada.

Financial Review

Results of Operations

System net income for the year 1983 amounted to $212.3 million, as compared to the net loss of $223.0 million in 1982 and net income of $193.2 million in 1981. The 1983 net income was a CN record, surpassing the former high of $208.2 million in 1979 by $4.1 million. One of the major factors contributing to this improvement was the volume increases arising from improved economic circumstances mainly in Canadian rail services, coupled with the continuation of effective expenditure controls. Another very significant item included in the 1983 results was the $228.5 million in interim payments received from the Government of Canada to partially offset the revenue shortfalls associated with the cost of carrying grain at uneconomic statutory rates. Also worthy of note was the decrease in pension costs of $47.1 million occasioned mainly by an actuarial review of the Pension Fund. Counterbalancing these improvements were reduced payments from the Government of Canada for certain uneconomic rail services provided in earlier years and lower revenues from VIA Rail Canada Inc. relating to prior periods. These payments totalled $29.8 million in 1983. The corresponding amounts for 1982 and 1981 were $100.0 million and $58.7 million respectively. An additional item that affects the year-to-year comparison is the provision in 1982 for investment impairments of $97.4 million.

The main factors accounting for the loss position in 1982 as compared with 1981 were the depressed North American economy, the increased carrying of export grain at below-cost statutory rates, higher interest costs and the above-mentioned provisions for impairments in the values of certain investments.

In accordance with applicable legislation, the Company provided for a dividend of 20% of net income to the Government of Canada. The dividend amounted to $42.5 million in 1983 and $38.6 million in 1981. No dividend was provided for in 1982 because of the loss.

The results for each division, which are discussed below, include the assignment to such divisions of appropriate portions of interest expense. This expense aggregated $268.4 million in 1983, up $28.1 million over 1982 and $97.7 million over 1981. These increases mainly reflect higher borrowings incurred principally to finance capital expenditures.

CN Rail

CN Rail's income for 1983 totalled $260.7 million, an improvement of $304.0 million over the 1982 loss of $43.3 million and $54.0 million higher than in 1981. The principal factors accounting for the betterment were traffic volume increases, productivity improvements, interim grain payments and lower pension costs.

Railway operating revenues amounted to $3,386.0 million in 1983, up $418.9 million from 1982 and $307.1 million from 1981. Freight services revenues were the major factor in both the 1983 and 1982 revenue changes. In 1983 freight services revenues rose by $224.2 million, mainly because of higher traffic volumes which occurred in most commodity groups, notably forest products, automotive, fuels and chemicals and intermodal, all of which benefited from the modest improvement in the economic climate in Canada and the U.S. The marginal increases in rates were more than offset by a deterioration in traffic mix. The other major factor accounting for the 1983 operating revenue increase was the payments from the Government of Canada which accounted for $204.5 million of the improvement. The interim grain payments of $228.5 million are included in this amount. However, this was offset by a reduction in the branch line payments. While these branch line payments were $22.1 million higher for the current year's operation, the amounts received for prior years were down by $48.4 million.

In 1982, freight services revenues fell by $197.5 million from the 1981 level mainly due to lower traffic volumes resulting from the general economic recession. The revenue effect of the lower traffic volume was partially offset by rate increases and higher payments from the Government of Canada both for current and prior years' subsidized operations.

Expenses in 1983 were $3,125.3 million, up $114.9 million from 1982 and $253.1 million from 1981. The 1983 increase was kept below 4% despite inflation, a volume increase of almost 12% and higher interest costs. This was accomplished through management actions to contain expenses by streamlining operations and controlling manpower levels and discretionary work programs. A reduction in pension costs also helped to keep expenses down. The 1982 increase was mainly attributable to inflation-related labour and material cost increases and higher interest expense.

TerraTransport

TerraTransport's loss in 1983 was $34.6 million, $2.2 million higher than in 1982 and $5.8 million over the 1981 level. The higher losses were caused mainly by the effect of inflationary cost increases and higher interest expense.

Grand Trunk Corporation

Grand Trunk Corporation incurred a loss of $12.2 million in 1983 compared with a loss of $54.5 million in 1982 and income of $40.5 million in 1981. The 1982 results include a $35.9 million write-down of the Central Vermont Railway, Inc. to its estimated realizable value. If this amount were excluded, the 1982 loss would have been $18.6 million. Operating expense savings were the main factor in the 1983 improvement while the Central Vermont write-down, recession-related declines in traffic volumes and the impact of inflation on wages and fringe benefits were largely responsible for the 1982 deterioration in operating results.

Revenues amounted to $436.5 million in 1983, $444.3 million in 1982 and $468.6 million in 1981. Traffic volumes in 1983 were generally higher than in 1982, but these gains were more than offset by lower rates due to pricing actions required to remain competitive with other rail and motor carriers in the deregulated environment. The 1982 revenue decline was mainly caused by reduced traffic volumes.

Expenses totalled $448.7 million in 1983, $498.8 million in 1982 and $428.1 million in 1981. The 1982 expenses included the loss on the write-down of the Central Vermont. The other major reasons for the decrease in the 1983 expenses were the reduced manpower levels, cuts in programmed maintenance, reductions in material usage, lower fuel prices and lower interest expense. The decreased expenses were achieved in the face of traffic increases. The Central Vermont provision discussed above, along with higher wage rates, fringe benefit costs and the effects of foreign exchange conversion were the main items accounting for the 1982 expense increase.

CN Enterprises

CN Enterprises, which includes CN Communications, CN Trucking, CN Hotels and Tower, CN Marine Inc., CN Exploration, CN Real Estate and Other Businesses, had income of $65.0 million in 1983, compared with $63.9 million in 1982 and $56.5 million in 1981. Details for the individual divisions making up CN Enterprises are discussed below.

CN Communications

CN Communications' income in 1983 was $34.5 million, compared with $32.1 million in 1982 and $31.9 million in 1981. The $2.4 million increase in 1983 was mainly due to increased revenues resulting from late 1982 and 1983 rate increases and to strict expense control. The $0.2 million increase in 1982 was largely due to higher revenues resulting from rate action which were offset for the most part by inflationary increases in expenses.

CN Trucking

CN Trucking had losses of $8.0 million in 1983, $5.8 million in 1982 and $0.3 million in 1981. This year's increased loss was due to lower revenues which reflected the impact of greater competition and the consequent reduction in rates and volume. The 1982 reduction reflected the decline in economic activity and a seven-week strike in Ontario.

CN Hotels and Tower

CN Hotels and Tower's losses amounted to $2.7 million in 1983 and $0.7 million in 1982. There was income of $0.9 million in 1981. The lower occupancy rate at some hotels and the inability to pass on cost increases at others were the most significant factors in the lower income in 1983. The most significant factor in the income reduction in 1982 was lower occupancy rates.

CN Marine Inc.

CN Marine Inc.'s income in 1983 was $19.8 million, up $3.3 million from 1982 and $10.5 million from 1981. This upward trend largely reflects higher traffic volumes in 1983 and higher contract revenues arising from the increased investment.

CN Exploration

CN Exploration earned income of $10.3 million in 1983, compared with $11.1 million in 1982 and $4.1 million in 1981. The 1983 income decline was largely due to lower oil prices coupled with higher operating expenses reflecting the increased production and exploration and higher interest costs. The 1982 improvement mainly resulted from increased oil sales.

CN Real Estate

Income from CN Real Estate amounted to $10.5 million in 1983 compared with $11.3 million in 1982 and $10.5 million in 1981. In 1983 higher income realized from property management was more than offset by a reduction in profit from land sales. In 1982 the increase was due to higher income from property management.

Other Businesses

Other Businesses earned income of $0.6 million in 1983 compared with losses of $0.6 million in 1982 and $0.1 million in 1981.

CN Express

CN Express' loss was $25.4 million in 1983, compared with $40.6 million in 1982 and $39.9 million in 1981. The 1982 loss included an expense provision of $10.8 million for the estimated costs related to the integration of the express and trucking operations. There has been an improving trend as a result of continued reduction of uneconomic services coupled with stringent expense control.

Miscellaneous

The loss in the Miscellaneous sector in 1983 was $41.3 million, $74.8 million less than in 1982 and $1.5 million greater than in 1981. The principal item accounting for the difference between 1983 and 1982 was the $61.5 million provision in 1982 for the impairment in the value of the Eurocanadian Shipholdings Limited (Cast) investment. There was also an increase in 1983 interest income and investment tax credits. Higher unassigned interest cost was the main factor that caused the increased loss in 1982 over 1981.

Income Taxes

Income taxes otherwise payable with respect to 1983 in the amount of $99.3 million have been eliminated through utilization of tax benefits pertaining to prior years' losses, which reduction was accounted for as an extraordinary item. The corresponding amount for 1981 was $91.1 million. Because of the loss in 1982 there was no income tax expense for that year. See Note 10 of Notes to Consolidated Financial Statements which indicates that such benefits are available to reduce taxable income of future years. The Company expects that such benefits will provide reductions in income taxes in amounts covering substantially all taxes payable on income through 1989.

Liquidity and Capital Resources

The following table compares the Company's net cash flow for the years 1981 to 1983.

	1983	1982	1981
		(in millions)	
Funds Provided:			
From operations	$467.6	$113.0	$421.2
Issuance of long-term debt and obligations assumed under capital leases	124.2	536.1	488.0
Issuance of capital stock	101.8	4.3	6.6
Net proceeds from disposal of assets	41.7	16.2	32.6
Other	54.6	24.4	11.2
Funds provided	789.9	694.0	959.6
Less: used for			
Additions to properties	714.4	648.1	662.5
Investments	1.6	4.7	11.7
Reduction of long-term debt and capital lease obligations	54.4	42.6	227.5
Dividend	42.5	—	38.6
Funds Used	812.9	695.4	940.3
Increase (decrease) in working capital	(23.0)	(1.4)	19.3
Net change in working capital items other than cash components	195.9	(48.9)	(78.8)
Increase (decrease) in cash	$172.9	$(50.3)	$(59.5)

There was an increase in cash of $172.9 million in 1983 much of which can be attributed to improved cash flow from operations. In 1982 the relatively low level of funds provided from operations was the principal reason for the negative cash flow, while deferral of new long-term borrowings because of market conditions resulted in a negative cash flow in 1981. The cash deficiencies in these two years were financed by short-term bank borrowings which were eliminated in 1983. At December 31, 1983, bank loans amounted to Canadian $0.6 million. The Company has arrangements with a number of Canadian and U.S. banks which provide lines of credit in excess of the Company's anticipated short-term borrowing requirements.

In March 1983 the Company issued and sold U.S. $100 million debentures in the United States. In the same month the Company arranged refunding of its two Swiss Franc bank loans, each in the amount of SFr. 100 million due in 1985 and 1987 respectively. These Swiss Franc transactions will result in a lower interest cost to the Company and a modest lengthening in the term of this portion of its outstanding debt. During 1983, the Company issued to the Government of Canada in respect of CN Marine capital projects, 203,600 common shares for $101,800,000. Subject to market conditions, the Company expects to sell additional long-term debt in the capital markets, but is unable to predict the amounts, nature and timing of such borrowings.

The high level of funds provided from operations coupled with the relatively low level of new borrowings in 1983 resulted in a drop in the Company's year-end debt ratio to 43.1% from 44.5%. Planned capital expenditures for 1984 are approximately $900 million. In addition, the Company anticipates that capital expenditures for 1985 and 1986 will aggregate approximately $2 billion. The 1984 to 1986 capital expenditure program includes funds required for the expansion of roadway property in Western Canada, renewal of basic plant, purchase of rolling stock and other equipment and improvement of operating efficiency. Despite the 1983 passage of legislation to increase compensation to the Company for the transportation of grain, the Company expects that a certain portion of these expenditures will be funded through borrowings.

At December 31, 1983, the Company had a commitment to purchase rail at an aggregate cost of $18.6 million. In addition, there were commitments for capital expenditures of $79.1 million for railway ties and $9.1 million for rolling stock.

Inflation

For the first time in more than five years the annual rate of inflation on CN's wage, fuel and material costs dropped below the double-digit level. The drop has been dramatic, with the Company's inflation rate now approximating the rate of the Canadian Consumer Price Index, slightly below 6%. The comparative figures for last year were about 12% for CN and 11% for consumer prices.

There are many factors that help to explain the lower rate of inflation this year. In 1983, the effect of the Government of Canada's six and five percent policy guidelines to combat inflation was felt. In addition, one of the main forces generating the double-digit inflation of recent years, fuel prices, became generally stabilized. Interest rates fell from their record-high levels, and, the recent economic recession along with its accompanying lower demand had a dampening effect on prices despite the modest economic recovery.

In spite of the encouraging 1983 inflationary performance, there continue to be upward pressures and the effect of many years of rising prices on the Company is pronounced. In recognition of the need to supplement the historical cost information provided in the financial statements, the Canadian Institute of Chartered Accountants, in December 1982, issued recommendations for the reporting of certain effects of changing prices on an enterprise. These recommendations became effective in 1983 and this information for CN is shown following the notes to the Company's financial statements.

Consolidated Financial Statements

Consolidated Statement of Income

		Year ended December 31		
		1983	1982	1981
		(in thousands)		
CN Rail	Revenues	$3,386,046	$2,967,101	$3,078,924
	Expenses	3,125,352	3,010,419	2,872,214
	Income (loss)	260,694	(43,318)	206,710
TerraTransport	Revenues	47,839	46,799	49,078
	Expenses	82,397	79,193	77,901
	Loss	(34,558)	(32,394)	(28,823)
Grand Trunk Corporation	Revenues	436,464	444,272	468,628
	Expenses	448,688	498,777	428,133
	Income (loss)	(12,224)	(54,505)	40,495
CN Enterprises				
CN Communications	Revenues	257,883	244,016	217,641
	Expenses	223,402	211,919	185,713
	Income	34,481	32,097	31,928
CN Trucking	Revenues	86,143	88,544	99,142
	Expenses	94,092	94,302	99,403
	Loss	(7,949)	(5,758)	(261)
CN Hotels and Tower	Revenues	50,622	57,662	59,448
	Expenses	53,389	58,377	58,507
	Income (loss)	(2,767)	(715)	941
CN Marine Inc.	Revenues	197,355	187,623	175,475
	Expenses	177,552	171,116	166,162
	Income	19,803	16,507	9,313
CN Exploration	Revenues	24,667	18,578	7,145
	Expenses	14,349	7,474	3,006
	Income	10,318	11,104	4,139
CN Real Estate	Revenues	22,701	19,711	17,779
	Expenses	12,166	8,415	7,255
	Income	10,535	11,296	10,524
Other Businesses	Income (loss)	611	(649)	(131)
Total CN Enterprises	Income	65,032	63,882	56,453
CN Express	Revenues	86,803	96,266	105,743
	Expenses	112,224	136,891	145,639
	Loss	(25,421)	(40,625)	(39,896)
Miscellaneous	Loss	(41,283)	(116,075)	(39,789)
Income (loss) before income taxes and extraordinary item		212,240	(223,035)	195,150
Income taxes		99,290	—	93,120
Income (loss) before extraordinary item		112,950	(223,035)	102,030
Reduction in income taxes on application of prior years' losses		99,383	—	91,140
Net income (loss)		$ 212,333	$ (223,035)	$ 193,170

See accompanying notes to consolidated financial statements.

Consolidated Balance Sheet

Canadian National Railway System

		December 31			
		1983			1982
Assets		(in thousands)			
Current Assets	Cash		$ 59,544		$ —
	Accounts receivable		402,613		370,414
	Material and supplies		363,814		449,879
	Other current assets		209,269		186,636
			1,035,240		1,006,929
Insurance Fund			5,903		4,086
Investments			36,399		42,431
Properties			5,612,173		5,193,494
Other Assets and Deferred Charges			100,050		89,031
			$6,789,765		**$6,335,971**
Liabilities					
Current Liabilities	Bank loans and other indebtedness		$ 600		$ 114,005
	Accounts payable		591,210		537,122
	Accrued charges		247,930		240,357
	Current portion of long-term debt		46,667		34,043
	Other current liabilities		180,824		90,436
			1,067,231		1,015,963
Provision for Insurance			5,903		4,086
Other Liabilities and Deferred Credits			288,576		229,891
Long-Term Debt			2,311,131		2,240,774
Minority Interest in Subsidiary Companies			4,345		4,345
Shareholder's Equity	Capital stock of Canadian National Railway Company; 6,487,502 (1982 - 6,283,902) common shares of no par value authorized, issued and outstanding	$2,588,225		$2,486,425	
	Retained earnings	524,354	3,112,579	354,487	2,840,912
			$6,789,765		**$6,335,971**

On behalf of the Board: J.H. Horner, Director
J. Maurice LeClair, Director

See accompanying notes to consolidated financial statements.

Consolidated Statement of Retained Earnings

	Year ended December 31		
	1983	1982	1981
	(in thousands)		
Balance, beginning of year	$354,487	$577,522	$422,986
Net income (loss) for the year	212,333	(223,035)	193,170
	566,820	354,487	616,156
Dividend	42,466	—	38,634
Balance, end of year	**$524,354**	**$354,487**	$577,522

See accompanying notes to consolidated financial statements.

Consolidated Statement of Changes in Financial Position

Canadian National Railway System

		Year ended December 31		
		1983	1982	1981
		(in thousands)		
	Working Capital Deficiency, beginning of year	$ (9,034)	$ (7,628)	$ (26,938)
Funds Provided	Net income (loss) for the year	212,333	(223,035)	193,170
	Add (deduct) items not involving the current provision or use of funds			
	- depreciation	251,806	239,573	224,224
	- amortization of capital leases	2,200	506	—
	- amortization of discount on long-term debt	508	512	465
	- share of net (income) loss retained by investees accounted for by equity method	731	(1,979)	3,388
	- provision for impairment of investments	—	97,407	—
	Funds from operations	467,578	112,984	421,247
	Issuance of long-term debt and obligations assumed under capital leases	124,207	536,076	487,953
	Issuance of capital stock	101,800	4,300	6,614
	Net proceeds from disposal of assets	41,728	16,236	32,610
	Other	54,590	24,321	11,208
	Total Funds Provided	789,903	693,917	959,632
Funds Used	Additions to properties			
	- owned	712,754	611,786	662,540
	- leased	1,659	36,314	—
	Investments	1,623	4,673	11,670
	Reduction of long-term debt and capital lease obligations	54,358	42,550	227,478
	Dividend	42,466	—	38,634
	Total Funds Used	812,860	695,323	940,322
Increase (Decrease) in Working Capital		(22,957)	(1,406)	19,310
	Working Capital Deficiency, end of year	$ (31,991)	$ (9,034)	$ (7,628)

See accompanying notes to consolidated financial statements.

Notes to Consolidated Financial Statements

Note 1: Summary of Significant Accounting Policies

Introduction

All references in these Notes to the "Company" refer to Canadian National Railway Company which is wholly-owned by the Government of Canada and, unless the context otherwise requires, its consolidated subsidiaries, and all references to the "System" mean Canadian National Railway Company and its consolidated subsidiaries together with the lines of railway, marine, telecommunications and other property entrusted by the Government of Canada to the Company for management and operation.

a) Principles of Consolidation

The consolidated financial statements include the accounts of all subsidiaries and the Company's share of the assets, liabilities, revenues and expenses of CNCP Telecommunications which is accounted for by the proportionate consolidation method; CN's share in the activities of CNCP Telecommunications represents slightly less than two-thirds of the activities of CN Communications. Also, consistent with the legislation governing the System, the accounts of the Canadian Government Railways entrusted to the Company by the Government of Canada are included in the consolidated financial statements.

Investments in companies in which the Company has less than a majority interest are accounted for by the equity method, where appropriate.

b) Reporting by Division

In presenting the results by division and CN Enterprises, charges for services performed by one division for another, which are made generally at market value, have not been eliminated. Consolidated net income is not affected by this practice.

c) Material and Supplies

The inventory is valued at laid down cost based on weighted average cost for ties and rails, latest invoice price for fuel and new materials in stores, and at estimated utility or sales value for usable second hand, obsolete and scrap materials.

d) Properties

Properties are carried at cost, which, in the case of properties brought into the System on January 1, 1923, is the aggregate of the values then appearing in the books of the railways now comprised in the System, less a write-down of $262.8 million at the time of capital revision in 1937.

Accounting for railway and telecommunications properties is carried out in accordance with rules issued by the Canadian Transport Commission and the Canadian Radio-television and Telecommunications Commission respectively (Canadian properties), and the Interstate Commerce Commission (United States properties). Major additions and replacements generally are capitalized. Interest costs are charged to expense.

The cost of depreciable assets retired or disposed of, less salvage, is charged to accumulated depreciation, in accordance with the group plan of depreciation except for CN Trucking and CN Hotels and Tower divisions which follow the unit plan whereby gains or losses are taken into income as they occur.

Note 1: Summary of Significant Accounting Policies (Cont'd.)

e) Depreciation

Depreciation is calculated at rates sufficient to write off properties over their estimated useful lives, generally on a straight-line basis. For railway and telecommunications properties, certain rates are authorized by the Canadian Transport Commission, the Canadian Radio-television and Telecommunications Commission and the Interstate Commerce Commission. The rates for significant classes of assets are as follows:

	Annual Rate
Ties	2.89%
Rails	1.87%
Other track material	1.90%
Ballast	2.76%
Road locomotives	5.23%
Freight cars	2.97%
Commercial communication systems	6.08%

Hotel properties are depreciated at annual rates of 2% to 10% and vessels at 5%.

f) Transportation Revenues

Transportation revenues are generally recognized on completion of movements, with interline movements being treated as complete when the shipment is turned over to the connecting carrier. Costs associated with uncompleted movements are generally deferred.

g) Pensions

Current service costs are charged to operations as they accrue. Past service costs are charged to operations in annual amounts covering principal and interest over varying periods to 2006 (2015 in the case of U.S. Plans).

The funding payments are determined in accordance with the accrued benefit actuarial cost method.

h) Foreign Exchange

Assets and liabilities in foreign currencies have been translated into Canadian dollars at current rates except for investments, properties and long-term debt for which historical rates have been used. Income is charged or credited with all exchange differences. Income and expenses of foreign subsidiaries have been translated at average rates during the year except for depreciation provisions which are on the same basis as the related properties.

Note 2: Investments

	Percentage of Voting Interest	December 31 1983	December 31 1982
		(in thousands)	
Companies accounted for by equity method			
Chicago and Western Indiana Railroad Company	20%	$ 6.010	$ 6.389
The Toronto Terminals Railway Company	50%	10.682	10.682
Other		15.146	20.483
		31.838	37.554
Other companies and investments, at cost less provisions for impairment where applicable		4.561	4.877
Total		**$36.399**	**$42.431**

Note 3: Properties

	December 31, 1983			December 31, 1982		
	Cost	Accumulated Depreciation	Net	Cost	Accumulated Depreciation	Net
	(in thousands)			(in thousands)		
CN Rail	$6.785.361	$2.597.619	$4.187.742	$6.367.381	$2.496.658	$3.870.723
TerraTransport	98.871	50.311	48.560	98.682	46.621	52.061
Grand Trunk Corporation	537.143	135.287	401.856	536.488	130.887	405.601
CN Enterprises						
CN Communications	674.181	258.557	415.624	647.631	237.918	409.713
CN Trucking	66.293	35.824	30.469	64.593	34.803	29.790
CN Hotels and Tower	193.352	68.821	124.531	195.529	68.517	127.012
CN Marine Inc	302.721	41.205	261.516	206.444	32.518	173.926
CN Exploration	28.171	2.285	25.886	13.704	257	13.447
CN Real Estate	54.492	11.879	42.613	42.182	10.777	31.405
Other Businesses	31.552	26	31.526	35.073	736	34.337
CN Express	42.580	18.762	23.818	52.475	25.773	26.702
Miscellaneous	27.525	9.493	18.032	27.177	8.400	18.777
	$8.842.242	**$3.230.069**	**$5.612.173**	**$8.287.359**	**$3.093.865**	**$5.193.494**
Amounts included above with respect to Canadian Government Railways entrusted to the Company by the Government of Canada	$ 945.772	$ 524.886	$ 420.886	$ 875.222	$ 502.753	$ 372.469

At December 31, 1983 the gross value of assets under capital leases included above was $38.0 million (1982 - $36.3 million) and related accumulated amortization thereon amounted to $2.7 million (1982 - $0.5 million).

Note 4: Long-Term Debt

		Maturity	Currency in which payable	December 31 1983	December 31 1982
				(in thousands)	
Bonds, Debentures and Notes	Canadian National 5 3/4% 25 Year Bonds (a, b)	Jan. 1, 1985	Canadian	$ 64,168	$ 66,242
	Canadian National 8 3/8% 10 Year Bonds	Nov. 15, 1986	United States	83,232	83,232
	Canadian National 8 7/8% 10 Year Bonds (b)	Mar. 1, 1987	Canadian	47,924	49,158
	Canadian National 5% 27 Year Bonds (a, b)	Oct. 1, 1987	Canadian	100,141	103,641
	Canadian National 14 5/8% 10 Year Notes	Dec. 1, 1991	United States	117,817	117,817
	Canadian National 9 1/4% 20 Year Sinking Fund Debentures	Mar. 15, 1998	United States	133,533	133,533
	Canadian National 8 3/8% 25 Year Sinking Fund Debentures	July 1, 2002	United States	100,639	105,935
	Canadian National 9 7/10% 25 Year Sinking Fund Debentures	July 15, 2004	United States	174,940	174,940
	Canadian National 14% 25 Year Sinking Fund Debentures	Jan. 15, 2006	United States	178,783	178,783
	Canadian National 15% 25 Year Sinking Fund Debentures	June 1, 2006	United States	181,238	181,238
	Canadian National 16 1/4% 25 Year Sinking Fund Debentures	Mar. 1, 2007	United States	183,053	183,053
	Canadian National 14 3/4% 30 Year Sinking Fund Debentures	Sept. 1, 2012	United States	247,984	247,984
	Canadian National 12% 30 Year Sinking Fund Debentures	Mar. 15, 2013	United States	122,548	—
	Buffalo and Lake Huron 5 1/2% 1st Mortgage Bonds	Perpetual	Sterling	795	795
	Buffalo and Lake Huron 5 1/2% 2nd Mortgage Bonds	Perpetual	Sterling	1,228	1,228
	Total Bonds, Debentures and Notes			1,738,023	1,627,579
Government of Canada Loan and Advances (c)	Government of Canada loan		Canadian	268,377	275,763
	Canadian Government Railways advances for working capital		Canadian	14,075	14,104
	Total Government of Canada Loan and Advances			282,452	289,867
Other	Amounts owing under equipment purchase agreements (d)		United States	183,637	207,282
	Swiss borrowings (e)		Swiss Francs	129,158	129,158
	Capital lease obligations (f)		Various	30,297	32,587
	Promissory note 9 5/8% (g)		Canadian	1,703	1,957
	Total Other			344,795	370,984
				2,365,270	2,288,430
	Less:				
	Unamortized discount on long-term debt			6,569	7,077
	Current portion of long-term debt, at historical exchange rates			42,273	29,986
	Sinking fund debentures due 2002, held and not cancelled			5,297	10,593
				54,139	47,656
	Long-Term Debt			**$2,311,131**	**$2,240,774**

Note 4: Long-Term Debt (Cont'd.)

a) Guaranteed by the Government of Canada.

b) These bonds are subject to repurchase arrangements.

c) $221.5 million of the Government of Canada loan bears interest at 8 3/4% per annum and is payable in equal semi-annual payments of $13.63 million covering principal and interest to June 30, 1998. Terms and conditions pertaining to the balance have not yet been finalized. The weighted average interest rate on the $221.5 million loan and the advances outstanding at December 31, 1983 and 1982, was approximately 8.2% per annum.

d) Secured by rolling stock and payable by semi-annual or quarterly instalments over various periods to 1995 at interest rates ranging from 8% to 17 3/4%. As at December 31, 1983, the principal amounts are payable as U.S. $174.7 million (December 31, 1982 – U.S. $197.3 million).

e) A private placement of 100 million Swiss Francs bearing interest at 5 1/8%, repayable on March 16, 1988, and a bank loan of 100 million Swiss Francs bearing interest at 5 1/2% and repayable on April 9, 1988. Both are subject to earlier repayment at the Company's option.

f) Interest rates for these leases range from approximately 11 1/4% to 15 3/4% with expiry dates occurring during the years 1984 through 2003. See Note 6 for further information concerning commitments under leases.

g) Repayable by semi-annual instalments of $218,503, including principal and interest, to August 1, 1988.

h) Principal repayments, including sinking fund repayments and repurchase arrangements, on debt outstanding at December 31, 1983, and including imputed interest of $15.1 million with respect to payments under capital lease obligations, are as follows:

	(in thousands
Year ending December 31:	
1984	$ 59,967
1985	121,649
1986	138,335
1987	185,010
1988	186,537
1989 - 1993	506,678
1994 - 1998	487,693
1999 - 2003	334,136
2004 - 2008	199,653
2009 - 2013	92,590

i) If the year-end exchange rate had been used in translating long-term debt payable in foreign currencies, the long-term debt would have been increased by $152.5 million (1982 - $132.0 million).

Note 5: Shareholder's Equity

a) Capital Stock

During the year, 203,600 shares (1982 - 8,600) of the no par value common stock of the Company were issued to the Government of Canada at a value of $101,800,000 (1982 - $4,300,000) as part of an arrangement, which was revised during 1983, whereby the Government shall purchase shares in the capital stock of the Company having a value in aggregate of up to $158,100,000 (which, adjusted for inflation, now amounts to $164,767,000) as a contribution to the cost of CN Marine's capital projects. The aggregate value of shares issued to December 31, 1983 under this arrangement was $139,390,000.

b) Retained Earnings

Under its governing legislation, the Company is required to pay to the Receiver General for Canada a dividend equal to 20% of net income for the year or such greater percentage as the Governor in Council may direct. Accordingly, a dividend representing 20% of the net income for the year, has been accrued and is included in Other current liabilities.

Note 6: Major Commitments

a) Leases

(i) The Company's commitments as at December 31, 1983, under leases, of which the significant portion is in respect of railway rolling stock, but excluding lease obligations recorded as long-term debt (see Note 4) are as follows:

	Non-Cancellable Leases	
	Capital Leases	Operating Leases
	(in thousands)	
Year ending December 31:		
1984	$ 47,349	$ 65,947
1985	42,088	50,670
1986	37,618	42,355
1987	36,223	39,462
1988	33,935	36,007
1989 - 1993	53,915	87,264
1994 - 1998	5,430	33,171
thereafter	2,557	4,264
Total minimum lease payments	259,115	$359,140
Less amount representing imputed interest	72,827	
Present value of net minimum lease payments under capital leases	$186,288	

Many of the leases provide renewal options and an option to purchase the property at fair market value at the end of the lease term.

Note 6: Major Commitments (Cont'd.)

(ii) Rental expenses under all lease arrangements were:

	Year ended December 31		
	1983	1982	1981
		(in thousands)	
Total expenses	$169,328	$176,073	$178,914
Expenses under capital leases not included in long-term debt	$ 46,899	$ 47,779	$ 46,971

(iii) Net change in income and increases in assets and liabilities in the consolidated financial statements, which would have arisen if leases of earlier years which satisfied the criteria for capital leases had been capitalized, are as follows:

	Year ended December 31		
	1983	1982	1981
		(in thousands)	
Net increase (decrease) in income	$ 2,272	$ 596	$ (540)
Increase in Assets			
Properties			
Leased properties under capital leases	$295,782	$296,019	$301,397
Less accumulated amortization	172,959	152,292	131,487
	$122,823	$143,727	$169,910
Increases in Liabilities			
Current Liabilities			
Present value of obligations under capital leases	$ 28,500	$ 25,817	$ 23,600
Non-Current Liabilities			
Present value of obligations under capital leases	$186,288	$208,292	$228,671
Less current portion	28,500	25,817	23,600
	$157,788	$182,475	$205,071

b) Other

The Company has a commitment at December 31, 1983, to purchase rail from a major Canadian steel producer at an aggregate cost of $18.6 million. In addition, there are commitments for capital expenditures of $79.1 million for railway ties and $9.1 million for rolling stock.

Note 7: Subsidies

Revenues include the following subsidies:

	Year ended December 31		
	1983	1982	1981
		(in thousands)	
Government of Canada			
a. Payments under the Railway Act paid under authority of that Act and the related Appropriation Act in respect of certain uneconomic operations, services and prescribed rates which railways are required by the Railway Act to maintain	$205,468	$229,494	$162,018
b. Interim payments to partially offset revenue shortfalls associated with the cost of carrying grain at uneconomic statutory rates for the crop year of August 1, 1982 to July 31, 1983 and for the period of August 1, 1983 to December 31, 1983	228,452	—	—
c. Maritime Freight Rates Act and Atlantic Region Freight Assistance Act subsidies	17,361	16,161	17,341
d. Other	6,154	6,529	5,718
Other	168	803	2,623
	$457,603	$252,987	$187,700

Note 8: Pensions

The Company has retirement benefit plans covering substantially all its employees under which they are entitled to benefits at retirement age, based on compensation and length of service. Annual pension costs were as follows:

	Year ended December 31		
	1983	1982	1981
	(in thousands)		
	$138,252	$185,359	$182,570

Effective January 1, 1983, the Company adopted a more current actuarial valuation as the basis for determining the amount of the past service pension costs remaining to be charged to operations, resulting in a net reduction in pension costs of $47.1 million.

The total amount of past service costs remaining to be charged to operations at December 31, 1983, 1982 and 1981 based on the latest actuarial valuation at the time and adjusted for subsequent changes, aggregate:

	At December 31		
	1983	1982	1981
	(in thousands)		
Canadian plans	$1,415,981	$1,526,280	$1,445,213
U.S. plans	13,682	13,710	28,669
	$1,429,663	$1,539,990	$1,473,882

The amount remaining at December 31, 1983, which reflects a reduction of $126.8 million resulting from the most recent actuarial valuation, will be charged to operations in annual amounts, including principal and interest, as follows:

	Annual Cost (in thousands)		Annual Cost (in thousands)
1984	$ 78,926	1998	$103,536
1985	86,557	1999	109,218
1986	152,708	2000	115,210
1987	151,172	2001	121,944
1988	159,584	2002	73,371
1989	168,451	2003	77,392
1990	177,811	2004	81,635
1991	187,686	2005	86,110
1992	175,534	2006	90,679
1993	160,159	2007-2008	103
1994	163,631	2009	559
1995	172,836	2010-2011	563
1996	186,380	2012-2015	1,476
1997	124,372		

In 1983, charges to operations exceeded funding by $25.4 million whereas for each of the years 1982 and 1981 funding exceeded the charge to operations by $4.3 million. The cumulative excess of charges to operations over funding requirements, amounting to $81.6 million (1982 - $56.2 million), is included in Other Liabilities and Deferred Credits.

The actuarially-computed value of vested benefits at December 31, 1981, the date of the latest actuarial valuation, exceeded the total of the pension funds at that date by $214.8 million.

Note 9: Miscellaneous Loss

Miscellaneous loss consists of the following:

	Year ended December 31		
	1983	1982	1981
		(in thousands)	
Miscellaneous revenues	$ 1,851	$ 1,839	$ 1,851
Interest			
Total interest on long-term debt	274,180	236,206	158,192
Interest on short-term borrowings	7,950	7,182	14,946
Interest on investments	(13,687)	(3,015)	(2,307)
Total interest (net)	268,443	240,373	170,831
Interest assigned to divisions	(248,507)	(214,169)	(168,398)
	19,936	26,204	2,433
Other expense (net)[1]	23,198	91,710	39,207
Total expenses	43,134	117,914	41,640
Total miscellaneous loss	$ 41,283	$116,075	$ 39,789

[1] Other expense (net) consists of general corporate income and expenses and in 1982 included a provision of $61.5 million for impairment of the value of a portfolio investment.

Note 10: Income Taxes

The Company has timing differences of approximately $900 million which are available to reduce taxable income of future years. Of that amount, about $700 million is due to the excess of the undepreciated capital cost for income tax purposes over the net book value of depreciable assets.

In addition, the following investment tax credits are also available to reduce future income taxes otherwise payable until the related year of expiry:

Year of Expiry	(In Millions)
1984	$19.4
1985	$28.2
1986	$35.0
1987	$32.0
1988	$ 4.4
1990	$26.1

The Company is eligible for a refund of 20% of the current year's investment tax credits in respect of qualified expenditures made after April 19, 1983 and has recognized the resulting benefit of $6.5 million in "Miscellaneous".

Note 11: Segmented Information

a) Geographic Areas

Virtually all of the System's operations and assets are within Canada with the exception of Grand Trunk Corporation which operates in the United States.

b) International Traffic

In addition to the revenue generated by Grand Trunk Corporation, the System derives revenue from traffic originating or terminating on railroads in the United States. In 1983, such revenues approximated $581 million (1982 - $528 million, 1981 - $607 million).

c) Identifiable Assets by Division

	December 31		
	1983	1982	1981
	(in thousands)		
CN Rail	$4,886,466	$4,612,860	$4,376,924
TerraTransport	57,901	65,616	63,481
Grand Trunk Corporation	591,851	586,727	619,742
CN Enterprises			
CN Communications	471,750	463,827	452,221
CN Trucking	55,820	50,371	62,618
CN Hotels and Tower	138,783	138,781	141,748
CN Marine Inc.	309,183	204,662	175,766
CN Exploration	31,111	20,845	2,718
CN Real Estate	57,720	52,046	32,588
Other Businesses	51,287	45,480	71,209
CN Express	34,744	42,160	61,388
Miscellaneous	103,149	52,596	73,360
Total assets per Consolidated Balance Sheet	$6,789,765	$6,335,971	$6,133,763

d) Capital Expenditures and Depreciation by Division

	Capital Expenditures*			Depreciation		
	Year ended December 31			Year ended December 31		
	1983	1982	1981	1983	1982	1981
	(in thousands)			(in thousands)		
CN Rail	$508,318	$469,057	$512,290	$166,463	$161,692	$151,717
TerraTransport	1,202	1,276	3,533	4,044	3,361	2,392
Grand Trunk Corporation	11,264	26,161	39,493	13,366	13,553	11,952
CN Enterprises						
CN Communications	45,631	62,260	58,838	40,679	36,374	31,696
CN Trucking	5,353	1,347	8,765	4,252	4,595	5,830
CN Hotels and Tower	5,074	6,168	10,146	5,748	5,932	5,803
CN Marine Inc.	99,689	30,452	19,607	11,602	8,517	8,466
CN Exploration	15,216	11,988	1,716	2,028	—	53
CN Real Estate	10,747	1,661	60	637	451	365
Other Businesses	8,736	34,101	951	822	730	13
CN Express	2,811	3,349	1,118	3,272	3,785	4,286
Miscellaneous	372	280	6,023	1,093	1,089	1,651
	$714,413	$648,100	$662,540	$254,006	$240,079	$224,224

* Represents additions to property, plant and equipment.

Note 12: Other Matters

a) The Company carries on ordinary business transactions with various entities controlled by the Government of Canada on the same terms and conditions as current transactions with unrelated parties.

In addition, the Company provides, under contractual arrangements, rail transportation and maintenance and marine services to the Government of Canada and to entities controlled by the latter. The revenue derived from such services rendered in 1983 aggregated $462.2 million (1982 - $487.3 million, 1981 - $483.4 million).

b) Commencing in 1977, the Government of Canada has agreed to pay to the Company, by way of capital grants not exceeding $292.8 million, certain amounts with respect to expenditures incurred in carrying out rehabilitation programs for branch lines in Western Canada. Total payments received up to December 31, 1983, amounted to $288.4 million of which $50.2 million was received in 1983 (1982 - $50.9 million).

c) The Government of Canada has agreed to pay during its 1983-84 fiscal period an amount not exceeding $21 million to the Company as part of a program commenced in 1981 for the testing and evaluation of railway operations in Newfoundland and to reimburse CN for certain wage and wage-related costs incurred by CN at the request c the Government during the testing and evaluation period. Total billings in 1983 amounted to $18.4 million (1982 - $13.8 million).

d) Grand Trunk Corporation (GTC), under the terms of an acquisition agreement dated August 17, 1982, agreed to acquire all the voting shares of the reorganized Chicago, Milwaukee, St. Paul and Pacific Railroad Company (Milwaukee Road) subject to various conditions, including that company's meeting certain operating goals and approvals being obtained from the Reorganization Court and the Interstate Commerce Commissic (ICC). Since then, the ICC has also accepted a competing application of the Chicago and North Western Transportation Company (CNW). The Chicago Milwaukee Corporation, which holds legal title to the majority of the Milwaukee Road stock, has opposed both applications and sought to have the Milwaukee Road returned to its control.

On February 10, 1984, the Reorganization Court ordered that it would stay all pending proceedings before the ICC and permit the Soo Line Railroad Company and other interested parties to submit offers for the Milwaukee Road and provide an opportunity for GTC and CNW to modify their proposals. GTC will appeal the Court's order. Additional measures to protect GTC's interests in the agreement and to respond to the changing situations are under consideration.

e) The recently enacted Western Grain Transportation Act, which became effective on January 1, 1984, provides for increases in rail freight rates for certain grains and grain products. Most of these grains were previously carried at uneconomic statutory rates. The new legislation will enable the Company to recover substantially all of its costs of carrying grain traffic through tariff charges to be paid partly by the Government of Canada and partly by shippers.

Note 13: Reclassification of Comparative Figures

During 1983, changes were made to improve the classification of certain items and for comparative purposes the 1982 and 1981 figures have been reclassified.

Coopers
&Lybrand

chartered accountants

630 Dorchester Boulevard West
Montreal Quebec Canada
H3B 1W5

telephone (514) 875-5140
cables Colybrand
telex 05-267424

a member firm of
Coopers & Lybrand (International)

February 27, 1984

AUDITORS' REPORT

To The Minister of Transport
Ottawa, Canada

We have examined the consolidated balance sheets of the Canadian National Railway System as at December 31, 1983 and 1982 and the consolidated statements of income, retained earnings and changes in financial position for each of the two years then ended. Our examinations were made in accordance with generally accepted auditing standards, and accordingly included such tests and other procedures as we considered necessary in the circumstances.

In our opinion, these consolidated financial statements present fairly the financial position of the System as at December 31, 1983 and 1982 and the results of its operations and the changes in its financial position for each of the two years then ended in accordance with generally accepted accounting principles applied on a consistent basis.

Also, in our opinion, proper books of account have been kept and the transactions that have come to our notice have been within the powers of the System.

The consolidated financial statements of the System for the year ended December 31, 1981 were reported upon by another firm of chartered accountants.

Coopers & Lybrand

CHARTERED ACCOUNTANTS

Supplementary information regarding the effects of changing prices (unaudited)

The financial statements presented in this Annual Report are based on historical prices established in transactions to which the Company was a party. Financial statements prepared on this basis continue to be needed since changes in shareholder's equity in the long run depend on actual transactions and because historical prices based on these transactions generally are the result of arm's length bargaining and provide an objective measure of results that is independently verifiable.

Nevertheless, prolonged periods of significant inflation have resulted in increasing recognition of limitations in the usefulness of conventional historical cost financial statements and of a need for some disclosure about the impact of inflation on the financial position and operating results. Consequently, as recommended by the Canadian Institute of Chartered Accountants (CICA) the Company has set forth supplementary information designed to provide the reader with some insight on the extent to which the Company's capital has been maintained in the inflationary environment.

The CICA recommendations recognize two possible concepts for determining whether the capital has been maintained. The first is the maintenance of operating capability concept, which holds that capital is maintained when the assets of the enterprise remain sufficient to continue the previous level of services. A further refinement of this concept recognizes the extent to which the assets have been financed with borrowed funds and is concerned with the maintenance of the common shareholders' proportionate interest in the operating capability of the entity. The second concept is concerned with the maintenance of financial capital, which requires that the money amount of the net assets of the company must remain intact.

Under either concept, the effect of changing prices is determined by using current costs which represent the amount of cash or other consideration that would be needed currently to acquire an asset having the same service potential as embodied by the asset owned. The Company has applied this concept to properties and related depreciation. Using current costs, the properties would be increased by $16,424,238,00 when compared to their historical cost. Similarly, depreciation for 1983 based on the average current cost of the properties for 1983 would be higher than depreciation based on the historical cost of the properties, by $573,644,000. The major explanation for this difference is that many of the Company's properties are old but can still be used because of their long economic life.

The accompanying statement is based on the maintenance of operating capability concept. In addition to the increased depreciation, it includes a financing adjustment which recognizes the extent to which reliance can be placed on external borrowings while still maintaining the shareholder's proportionate interest in the operating capabilit of the Company.

It should be understood that much remains to be learned about reporting the effects o changing prices and a complete assessment of the usefulness of this supplementary information will only be possible after an extended period of preparing and using it. Th CICA has recognized that its recommendations do not deal with all practical problems that may be encountered and consequently has provided for flexibility and experimentation in applying them and is planning a comprehensive review of them within five years. These limitations should be recognized in using the supplementary information. In particular, it should not be interpreted as an indication that the Compan intends to replace particular assets or that the costs presented represent the costs tha would be incurred if the assets were replaced. Therefore, this information should not b used in evaluating the Company's performance until a sufficient period of experimentation has elapsed and conclusive evidence has been obtained regarding its appropriateness.

Supplementary information (Cont'd.)

Because of the effect of inflation, particularly in recent years, the Company incurred a loss in 1983 on the current cost basis, as compared with income on the historical cost basis, essentially due to the higher depreciation recognized on the current cost basis. While there can be some question regarding the absolute amounts, this points up the general problem of financing new and replacement assets in an inflationary environment. In responding to this situation, CN must seek a full commercial return on its services, which return must reflect the cost of maintaining its operating capability. At the same time, management must continue to take full advantage of advances in technology to control the level of future capital and operating expenditures. Over and above this, while there has been increasing recognition by Governments of the need to control inflation, the availability of information regarding the impact of changing prices on enterprises should exert a positive influence on their formulation of economic policies, including taxation.

Consolidated Statement of Income Attributable to the Shareholder on a Current Cost Basis under an Operating Capability Concept of Capital and Other Supplementary Information

	Year ended December 31, 1983	
	Historical Cost Basis	Current Cost Basis (unaudited)
	(in thousands)	
Revenues	$4,625,056	$4,625,056
Expenses excluding depreciation	4,158,810	4,158,810
Depreciation	254,006	827,650
	4,412,816	4,986,460
Income (loss) before income taxes and extraordinary item	212,240	(361,404)
Income taxes	99,290	99,290
Income (loss) before extraordinary item	112,950	(460,694)
Financing adjustment		79,163
Loss before extraordinary item, attributable to the shareholder on a current cost basis under an operating capability concept of capital		381,531
Reduction in income taxes on application of prior years' losses	99,383	99,383
Net loss attributable to the shareholder on a current cost basis under an operating capability concept of capital		$ 282,148
Net income on an historical cost basis	$ 212,333	

The above financing adjustment was based on the current cost adjustment for depreciation made to income in 1983. Alternatively, had the financing adjustment been based on the changes in the current cost of properties during 1983 it would have amounted to $196,267,000 and the net loss attributable to the shareholder on a current cost basis under an operating capability concept of capital would have been reduced by $117,104,000.

Other Supplementary Information:

	Year ended December 31, 1983 (unaudited)
	(in thousands)
Increase in current cost of properties	$ 1,422,225
Increase in current cost of properties that is attributable to the effects of general inflation	$ 949,522
Gain in general purchasing power from having net monetary liabilities	$ 133,434

Supplementary information (Cont'd.)

Schedule of Assets on a Current Cost Basis:

	December 31, 1983	
	Historical Cost Basis	Current Cost Basis (unaudited)
	(in thousands)	
Properties	$5,612,173	$22,036,411
Net assets (shareholder's equity)	$3,112,579	$19,536,817

The above amounts reflect estimated current costs. There is a continuing need for development of the methods used in determining these costs and we expect to continue our efforts in this regard. The following notes provide a general description of the methods followed in 1983.

Notes to supplementary information about the effects of changing prices

1. Bases and Methods Used in Determining Current Cost Information

a) Ties

The average current cost per tie applied to the total quantity of ties was obtained by aggregating the most current average purchase price for untreated ties and the average treatment cost per tie.

b) Rails

The average current cost per ton applied to the tonnage of rail was determined by reference to current invoice prices including sales tax and increased by an estimate for welding costs.

c) Other Track Material and Ballast

The current cost of other track material and ballast was determined using estimates of direct prices.

d) Road Locomotives and Freight Cars, including those under Capital Leases, and Grading

The current cost of road locomotives and freight cars, including those under capital leases, and grading was determined by applying the applicable indices obtained from Statistics Canada and the Association of American Railroads.

e) Commercial Communications Systems

There are several sub-categories under this class and for each category the most practical pricing technique has been used in determining current cost. Pricing techniques used include indexing based on indices produced by the Company and Statistics Canada, as well as reference pricing and direct pricing.

f) Land and Buildings

The current cost of land is the estimated value determined by appraisals primarily using the "market value for existing use" approach. The current cost of buildings was estimated using construction costs for buildings with similar service potential.

Notes to supplementary information (Cont'd.)

g) Construction in Progress

The historical cost of assets which are currently being constructed and are not yet in service approximates their current cost and is included in the current cost information.

h) Donations and Grants

The current values for donations and grants were based upon the methods employed for the related asset costs.

i) Depreciation Expense

Current cost depreciation expense was calculated by reference to the average current cost of properties.

2. Significant Items not Presented on a Current Cost Basis

a) Materials and Supplies

The materials and supplies inventory is used by the Company and is not normally available for resale. The amount reported in the historical cost financial statements approximates the amount that would be required to acquire similar items on a current basis.

b) Unrecorded Capital Leases

In accordance with the transitional provisions regarding lease accounting, financial information related to capital leases entered into prior to 1982 is disclosed in Note 6 of the Notes to Consolidated Financial Statements. Such information has not been presented on a current cost basis.

Canadian National Railways Pension Trust Fund
Consolidated Statement of Financial Position as at December 31

		1983	1982
		(in thousands)	
Investments	Bonds - quoted market value		
	1983 - $1,570,168; 1982 - $1,113,510	$1,567,820	$1,118,916
	Mortgages and loans - secured by real estate	305,530	320,773
	Real estate	187,125	184,871
	Oil and gas properties	56,402	52,861
	Equities - quoted market value		
	1983 - $1,478,204; 1982 - $1,266,826	1,066,217	1,123,564
	Short-term investments	176,465	258,490
		3,359,559	3,059,475
	Cash	1,140	1,969
	Accounts receivable -		
	Canadian National Railways	12,309	10,155
	Accrued interest and other assets	49,394	36,629
		3,422,402	3,108,228
Amount to be funded	Amount to be funded by the Company in accordance with the Pension Benefits Standards Act by periodic payments to December 31, 2006		
	Balance, beginning of year	1,582,050	1,498,990
	Add increases during year	—	102,005
	Deduct - Principal payments	(429)	(18,945
	- Decreases during year	(84,001)	—
	Balance, end of year	1,497,620	1,582,050
		$4,920,022	$4,690,278

See accompanying note to consolidated statement of financial position.

Auditors' Report

To The Minister of Transport,
Ottawa, Canada

We have examined the consolidated statement of financial position of the Canadian National Railways Pension Trust Fund as at December 31, 1983. Our examination was made in accordance with generally accepted auditing standards, and accordingly included such tests and other procedures as we considered necessary in the circumstances.

In our opinion, this consolidated financial statement presents fairly the financial position of the Canadian National Railways Pension Trust Fund as at December 31, 1983 and the results of its operations for the year then ended in accordance with generally accepted accounting principles applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Also, in our opinion, proper books of account have been kept and the transactions that have come under our notice have been within the powers of the Trustee.

Mallette, Benoit, Boulanger, Rondeau & Associés
Chartered Accountants,
Montreal, Canada
February 27, 1984

Canadian National Railways Pension Trust Fund
Consolidated Statement of Financial Position as at December 31

		1983	1982
		(in thousands)	
ctuarial Liability for Pension Benefits	Balance, beginning of year	$4,690,278	$4,252,342
dditions during year	Increases (decreases) in actuarial liability for pension benefits resulting from		
	- Actuarial valuation	(126,759)	—
	- Pension Plan amendments, increases in pension benefits to pensioners, and actuarial liability related to current service	42,758	95,683
	- Inclusion of Northern Alberta Railways Company Pension Trust Fund as of January 1, 1982	—	25,099
		(84,001)	120,782
	Contributions by employees on account of		
	- Current service	82,917	87,543
	- Prior years' service	11,642	7,592
		94,559	95,135
	Contributions by the Company relating to current service and unfunded actuarial liability	111,173	187,020
	Net earnings on investments	363,102	283,746
		568,834	565,901
		5,175,111	4,939,025
eductions during year	Pension benefits paid	246,016	219,898
	Refunds on termination of service	8,290	8,496
	Principal payments applied to unfunded actuarial liability	429	18,945
	Reduction in actuarial liability for pension benefits related to transfer of employees to VIA Rail Canada Inc. and CNCP Telecommunications	354	1,408
		255,089	248,747
	Balance, end of year	$4,920,022	$4,690,278
	On behalf of the board: J.H. Horner, Director, J. Maurice LeClair, Director		

ctuarial Certificate

the Trustee
anadian National Railways
ension Trust Fund

ave examined the actuarial liability for
ension benefits shown in the consolidated
atement of financial position of the
anadian National Railways Pension Trust
und as at December 31, 1983, and in my
pinion the amount of $4,920,022,000 repre-
nts adequate provision for the actuarial
bilities for all pension benefits of the 1935
d 1959 Pension Plans and of the Northern
berta Railways Company Pension Plan.

Geoffrey B. White,
Fellow of the Canadian Institute of Actuaries.

William M. Mercer Limitée,
Montreal, February 15, 1984.

Canadian National Railways Pension Trust Fund

Note to Consolidated Statement of Financial Position

Summary of Significant Accounting Policies

a) Pension Plans of Canadian National Railways covered by Statement

The Pension Trust Fund consolidated statement of financial position includes the actuarial liability for pension benefits, the investments and the amount to be funded with respect to the 1935 and 1959 Pension Plans and to the Northern Alberta Railways Company Pension Plan.

b) Consolidation of Wholly-owned Companies

The Pension Trust Fund has invested in a number of wholly-owned companies. The accounts of these companies are consolidated with the accounts of the Pension Trust Fund.

c) Investment Valuation

(i) Bonds are carried at their amortized cost, plus deferred amounts arising from exchanges made to improve yields which are written-off over the remaining life of the bonds sold;

(ii) Mortgages and loans are carried at outstanding principal balances;

(iii) Real estate consists of land and buildings. Land is carried at the lower of cost and net realizable value less encumbrances and buildings at the lower of cost and net realizable value less encumbrances and accumulated depreciation;

(iv) Oil and gas properties which are managed by Dome Petroleum Limited are carried at cost. No depletion of these properties is provided for as the Fund holds an offer to purchase, effective until January 3, 1999, which it may exercise for a consideration equal to their cost less proceeds on disposal of any portion of such properties. Other properties are carried at cost less depletion;

(v) Equities and short-term investments are carried at cost.

The quoted market value of investments in bonds and equities is based on the closing market quotations as of December 31.

d) Determination of Funding Payments

The funding payments are determined in accordance with the accrued benefit actuarial cost method and are based on the latest actuarial valuation as at December 31, 1981.

The principal assumptions underlying the actuarial computations adopted by the Plans' actuary have been developed from the actual experience of the Plans in regard to the members' mortality, disability, retirement, termination of employment, and merit and periodic increases in earnings.

For purposes of the actuarial computations, the Pension Trust Fund is assumed to have a long-term rate of return of 7% per annum on investments and future increases in members' earnings have been projected using economic assumptions consistent with that projection.

The funding payments, including liquidation of the unfunded actuarial liability, meet the requirements of the Pension Benefits Standards Act and regulations thereunder. Consistent with the regulations, the Company is funding its unfunded actuarial liabilities b annual payments over varying periods to 2006.

e) Accounting for Contributions

Contributions from employees are recordec in the period in which the Company makes payroll deductions.

The recording of contributions by the Company is based upon amounts required to be funded with respect to accrued actuaria liabilities and the Company's current service liability.

f) Income Determination

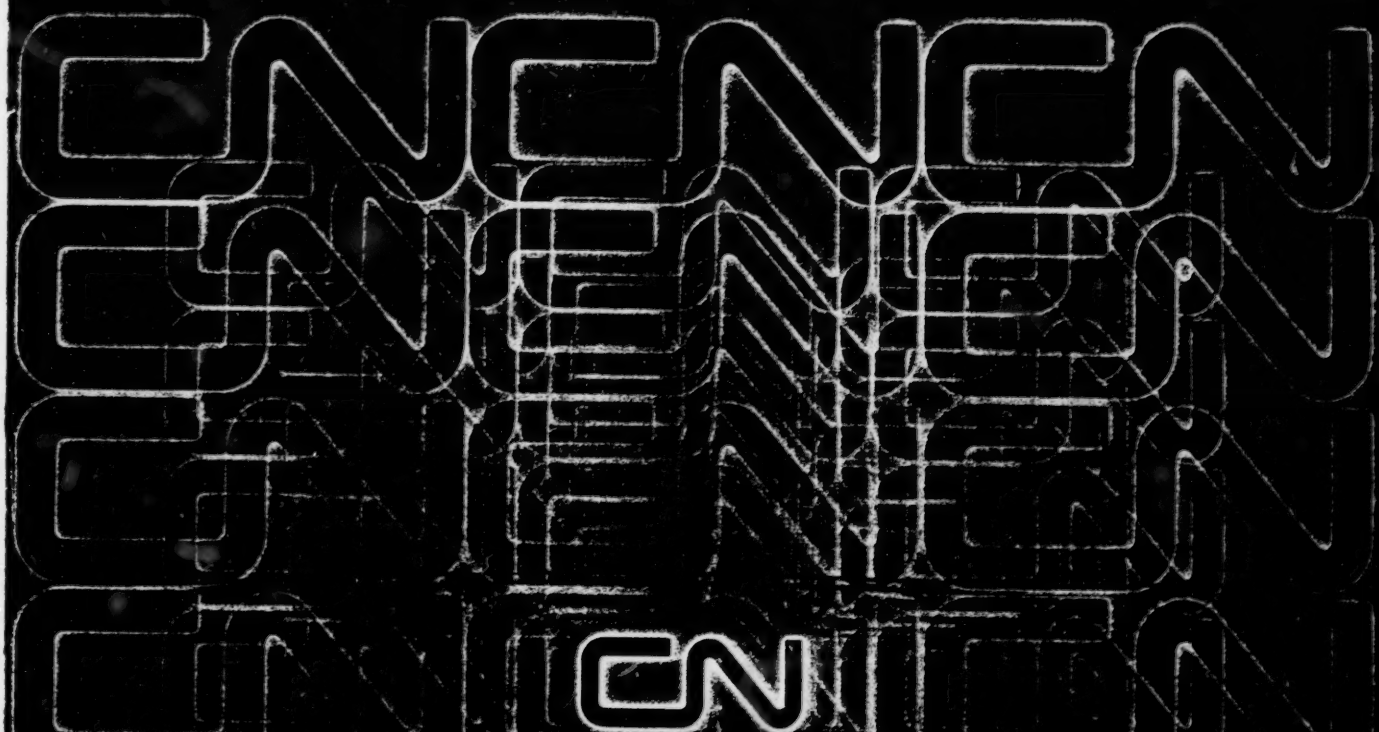
Dividend income is recorded as of the ex-dividend date. Income from other investments is recorded as earned on an accrua basis.

Gain or loss on sales of equities is based c the average cost.

g) Foreign Exchange

Investments denominated in foreign curren cies other than short-term investments are translated at historical rates of exchange. Short-term investments and the quoted ma ket value of investments denominated in for eign currencies are translated at current rates. Foreign dividends and interest incon are translated at the rates prevailing when received.

Canadien National
Rapport annuel 1983



le sens des affaires

Le dessin de la couverture symbolise le CN d'aujourd'hui, une société nationale unique, restructurée dans le but de mieux servir le Canada par le biais de ses activités commerciales nombreuses et variées du monde des transports et des télécommunications.

Au coeur de l'organisation se trouve le foyer, qui a pour rôle d'imprimer une orientation et de fournir des services d'appui essentiels à un groupe d'entreprises. Le rayonnement du sigle du CN représente les rapports qu'elles ont entre elles ou avec le foyer.

Chaque entreprise a l'autonomie nécessaire pour bien servir sa clientèle et atteindre une viabilité commerciale là où se livre la concurrence. Le foyer veille à ce que, dans tous les secteurs, le CN remplisse ses devoirs avec cohérence, uniformité et un sens des responsabilités envers la nation qui n'a d'égal que son sens des affaires.

Copies of this Annual Report
in the English Language
are available from:

Public Affairs and Advertising
Canadian National
P.O. Box 8100
Montreal, Quebec
H3C 3N4

Tableau synoptique

Tableau récapitulatif des cinq derniers exercices

		1983	1982	1981	1980	1979
		(en millions de dollars, sauf indication contraire)				
Exploitation	Produits	$ 4 625.1	$ 4 199.5	$ 4 305.6	$ 3 722.8	$ 3 364.4
	Bénéfice d'exploitation	466.8	97.1	356.4	274.0	250.9
	Frais d'intérêt, montant net	268.4	240.4	170.8	110.9	96.4
	Bénéfice net (perte nette)	212.3	(223.0)	193.2	188.2	169.7
	Dividende	42.5	—	38.6	38.5	41.6
	Rendement du capital investi moyen (%)	9.1	0.3	7.8	6.8	6.6
	Rendement de l'avoir moyen (%)	7.1	—	6.5	6.7	6.5
Dépenses en immobilisations	Total	714.4	648.1	662.5	558.1	558.3
Actif et fonds de roulement	Actif à court terme	1 035.2	1 006.9	1 063.4	1 018.3	870.4
	Fonds de roulement (négatif)	(32.0)	(9.0)	(7.6)	(26.9)	176.9
	Immobilisations	5 612.2	5 193.5	4 832.1	4 399.0	3 971.2
	Actif total	6 789.7	6 336.0	6 133.8	5 645.7	5 143.6
Structure financière	Dette à long terme (y compris la tranche exigible)	2 357.8	2 274.8	1 784.2	1 637.9	1 564.8
	Avoir	3 112.6	2 840.9	3 059.6	2 898.5	2 722.2
	Ratio d'endettement (%)	43.1	44.5	36.8	36.1	36.5
Trafic	Tonnes-milles commerciales, marchandises (en milliards)	86.7	77.8	87.9	88.0	84.6
	Expéditions de messageries (en millions)	1.4	2.3	3.5	6.9	8.9
Effectifs	Nombre moyen d'employés	63 496	67 113	73 287	74 014	76 592
	Salaire annuel moyen (en dollars)	30 767	28 806	25 906	22 720	20 589
	Coût annuel moyen par employé (en dollars)	36 385	34 679	30 967	27 163	24 646
Dépenses engagées au Canada	Achats	1 098.0	1 114.2	1 195.0	968.0	774.0
	Salaires et avantages sociaux	2 033.3	2 060.6	1 997.3	1 802.0	1 700.6
	Taxes	300.9	286.2	277.4	232.1	194.3

Table des matières

1 **Tableau synoptique**
2 **Conseil d'administration**
3 **Lettre au Ministre**
4 **Direction générale**
5 **Liste des compagnies**
6 **Commentaires du Président**
8 **Points saillants de l'exercice**
9 **CN Rail**
13 **Grand Trunk Corporation**
14 **Entreprises CN**
15 Communications CN
16 CNX/Camionnage CN
16 Hôtels et Tour CN
19 CN Marine Inc.
19 CN Exploration
19 Immeubles CN
20 Autres entreprises
22 **Affaires générales**
23 **Revue financière de l'exercice**
26 **États financiers consolidés**

Conseil d'administration

au 31 décembre 1983

J H Horner c p
Pollockville (Alberta)
Président du Conseil
(2)

J M LeClair
O C , M D , LL D
Montréal (Québec)
Président-directeur
général
(2)

G Di Battista
Montréal (Québec)
depuis le 31 mars
(1)

J S Hinds c r
Sudbury (Ontario)
(2), (3)

Benoit Joncas
Matane (Québec)
(3)

G D Mandel
Winnipeg (Manitoba)
(1)

D G A McLean
Vancouver
(Colombie-Britannique)
(2), (3)

Ewart A Pratt
St John s (Terre-Neuve)
(1), (3)

F D Rosebrugh
Toronto (Ontario)
(1), (2), (3)

J T Sears D B A
Antigonish
(Nouvelle-Écosse)
depuis le 23 juin

G T Urquhart
Moncton
(Nouveau-Brunswick)

(1) Membre du Comité de vérification
(2) Membre du Comité de rémunération
(3) Membre du Comité des investissements

Monsieur
Lloyd Axworthy, c.p., député
Ministre des Transports
Ottawa (Canada)

Monsieur le Ministre,

Le Conseil d'administration des Chemins de fer nationaux du Canada est heureux de vous présenter le rapport de la Compagnie pour l'année 1983.

Ce rapport fait état d'une année difficile mais fructueuse au cours de laquelle la Compagnie a continué à assurer un large éventail de services d'importance nationale et a réussi à restaurer la rentabilité de l'exploitation après les pertes subies en 1982 du fait de la récession. Il est significatif que les principaux éléments qui ont contribué à l'amélioration des résultats semblent devoir se répercuter bien au-delà de la fin de l'année sur la situation financière nette de la Compagnie. Parmi ces facteurs, mentionnons la productivité accrue dans les activités ferroviaires, l'augmentation des recettes des Entreprises CN, l'amélioration du climat économique et, enfin, la solution apportée à la question du Nid-de-Corbeau.

Dans le cadre de ce règlement, le gouvernement fédéral a fait en 1983 des paiements intérimaires applicables au transport des céréales, pour l'année récolte 1982-1983, en attente de la loi adoptée par le Parlement en novembre 1983. Les subventions déjà reçues et celles que prévoit la nouvelle loi favoriseront considérablement la génération interne des capitaux nécessaires à l'accroissement et à l'amélioration de la capacité des voies, et faciliteront par là même l'acheminement efficace des produits canadiens – céréales y comprises – jusqu'aux ports d'exportation. Il y a lieu de noter, toutefois, que même avec ces versements supplémentaires, les recettes découlant du transport du grain des Prairies jusqu'aux terminaux d'exportation demeureront inférieures à celles qu'apporterait un contexte pleinement commercial.

Le Canadien National est prêt à donner sa pleine collaboration au maintien du Canada à son rang de grande nation commerçante, objectif qui exige selon nous le concours soutenu, non seulement des chemins de fer, mais aussi de tous les autres participants au système de transport des céréales.

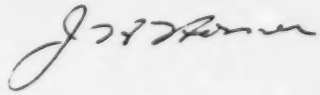
En ce qui concerne l'avenir immédiat, nous avons tout lieu de croire que la situation économique générale au pays et à l'étranger continuera de favoriser les efforts du CN pour accroître encore l'efficacité des services assurés à la clientèle et à la nation. Nous comptons traiter plus d'affaires en 1984, et ne pas subir de réduction de bénéfices.

Pour servir cet objectif, la Compagnie est en train de modifier sensiblement ses concepts de gestion ainsi que la structure de son organisation. Ces changements, ainsi que d'autres points essentiels, seront examinés plus loin. L'une des questions ainsi traitées présente un intérêt particulier pour les administrateurs : la relation actuelle entre la dette et l'avoir ne permet pas de refléter équitablement les compétences administratives et techniques de la Compagnie. Des méthodes visant à rectifier cette situation font actuellement l'objet de discussions avec les autorités fédérales.

Le Conseil apprécie vivement l'apport dans toute l'entreprise d'un personnel expérimenté et dévoué, et souligne le rôle essentiel joué par les ressources humaines de la Compagnie dans les réalisations de 1983.

Ce rapport annuel est le dernier que je présente en tant que président du Conseil. Ma participation aux affaires du Canadien National, en qualité d'administrateur et ensuite comme président du Conseil, m'a permis d'évaluer de très près, et de façon toute personnelle, cette compagnie. L'esprit de collaboration que j'ai pu y constater m'a profondément impressionné, tout comme le désir véritable d'excellence manifesté par le personnel à tous les niveaux et dans tous les secteurs de l'organisation, et je reste convaincu que le CN continuera à bien servir le Canada dans les années à venir.

Le Président du Conseil d'administration,



J.H. Horner, c.p.

Direction générale

au 31 décembre 1983

J.H. Horner, c.p.
Président du Conseil

J.M. LeClair
Président-directeur
général

H.J.G. Pye, c.r.
Vice-président et
secrétaire général

G.M. Cooper
Vice-président et adjoint
au Président du Conseil

A.R. Williams
Vice-président général
Ouest canadien

Affaires générales

M.J.L. Kirby
Premier vice-président
Affaires générales

Y.H. Masse
Premier vice-président
Affaires générales et
chef de la direction financière

L.L. Atkinson
Vice-président
Ressources humaines
Affaires générales

G.C. Church
Trésorier

G. Maroulis
Chef
Vérification interne

E.D. Pinsonnault, c.r.
Vice-président
Affaires juridiques générales

S.D.H. Thomas
Contrôleur
Affaires générales

D.E. Todd
Directeur général
Affaires publiques et Publicité

Divisions

CN Rail

R.E. Lawless
Président-chef
de la direction

J.L. Cann
Vice-président
Exploitation

J. Horrocks
Vice-président
Finances et Planification

W.H. Morin
Vice-président
Personnel

J.H.D. Sturgess
Vice-président
Marketing

P.A. Clarke
Président et directeur général
TerraTransport

D.L. Fletcher
Vice-président
Région des Prairies

J.R. Lagacé
Vice-président
Région du Saint-Laurent

R.G. Messenger
Vice-président
Région de l'Atlantique

G.A. Van de Water
Vice-président
Région des Grands-Lacs

R.A. Walker
Vice-président
Région des Montagnes

A.E. Deegan
Vice-président
Administration

R. Boudreau, c.r.
Vice-président
Affaires juridiques

P.J. Foliot
Vice-président
Achats et Gestion des stocks

Entreprises CN

R.C. Franklin
Président

D.H. Burstow
Président
Immeubles CN

D.C. Campbell
Président
Communications CN

J.B. Griffith
Président
Transport Route Canada Inc.
et Président CNX

C.J. Hudson
Président
CNM Inc.

D.S. Oberlander
Président
Hôtels CN Inc.

M.L. De Pellegrin
Président
Canac Consultants Limitée

R.J. Tingley
Président
CN Marine Inc.

W.H. Waddell
Président
CN Exploration Inc.

Division Investissements CN

T. Cedraschi
Président-directeur général

Grand Trunk Corporation

J.H. Burdakin
Président

Compagnies

Groupe des Chemins de fer nationaux du Canada dont les comptes sont consolidés aux états financiers au 31 décembre 1983

Compagnies consolidées

Autoport Limitée
Canac Consultants Limitée
Canat Limited
Canaven Limitée
Central Vermont Railway, Inc.
Chalut Transport (1974) Inc.
CN Exploration Inc.
C.N. (France) S.A.
CN Marine Inc.
CNM Inc.
CN Transactions Inc.
Compagnie canadienne du chemin de fer du nord québécois
Compagnie de holding du Nord, Limitée
Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada
Compagnie des messageries nationales du Canada
Compagnie des télégraphes nationaux du Canada
Compagnie du tunnel et du complexe ferroviaire Mont-Royal, Limitée
Compagnie nationale de correspondance du Canada, Limitée
Compagnie nationale de navigation du Canada, Limitée
Domestic Four Leasing Corporation
Domestic Three Leasing Corporation
Domestic Two Leasing Corporation
Duluth, Winnipeg and Pacific Railway Company
Grand Trunk Corporation
Grand Trunk Land Development Corporation
Grand Trunk Radio Communications, Inc.
Grand Trunk Western Railroad Company
†Hôtels CN Inc.
Hôtels nationaux du Canada (Moncton) Ltée
La Compagnie du chemin de fer de Québec au lac St-Jean
La Compagnie du grand Télégraphe du Nord-Ouest du Canada
La Tour CN Limitée
Le Chemin de Fer de Matane et du Golfe
Les transports nationaux du Canada, Limitée
Le Trust des titres des Chemins de fer nationaux du Canada
Norouestel Inc.
Télécommunications Terra Nova Inc.
The Minnesota and Manitoba Railroad Company
The Minnesota and Ontario Bridge Company
Transport Husband (Québec) Inc.
Transport Route Canada Inc.
Transports Chapman Limitée
Transports côtiers Limitée
Transports Empire Limitée
Transports Royal Limitée

Entreprises en exploitation conjointe et participations

Aménagements du triage de l'Est Ltée
Canaprev Inc.
Chicago and Western Indiana Railroad Company
Compagnie de gestion de Matane Inc.
Compagnie de holding Fort Point Ltée
Compagnie du complexe ferroviaire de Toronto
Compagnie du complexe ferroviaire Shawinigan
E I D Systèmes d'identification électroniques Ltée
Eurocanadian Shipholdings Limited
Halterm Limited
Holding industriel de Halifax Limitée
Intercast S.A.
Lakespan Marine Inc.
Les Entreprises Bussières Ltée
Les marchés publics, Limitée
*OCRA Communications Inc.
Sciences informatiques (Canada), Ltée
Seabase Limitée
Société du port ferroviaire de Baie Comeau-Hauterive
Télésat Canada
The Belt Railway Company of Chicago
Trailer Train Company

La Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada est en outre chargée d'exploiter les Chemins de fer du gouvernement canadien comme partie de son réseau.

† Précédemment Les restaurants de la Tour CN (Ltée).

* Acquise en 1983.

Commentaires du Président

Dans son rapport annuel de 1982, le Canadien National prévoyait une nette amélioration de sa situation financière en 1983 et au cours des années subséquentes. Cet optimisme reposait sur divers facteurs : ne pas avoir à éponger d'actif, accroître les opérations ferroviaires rentables, s'approcher d'une solution possible au problème des tarifs du Nid-de-Corbeau et enfin tirer parti des leçons de gestion de la crise économique. Ces prévisions se sont confirmées et, en 1983, le CN a pu atteindre ses objectifs et servir les intérêts du pays.

La preuve de ce succès se retrouve dans le profit de $212.3 millions réalisé durant l'année contre une perte de $223 millions en 1982. Ce véritable retournement financier a non seulement permis au CN de verser un dividende de $42.5 millions à son actionnaire, le gouvernement du Canada, mais aussi de produire de façon interne une partie du capital qui lui permettra de demeurer une importante entreprise nationale, efficace et rentable.

Le principal apport au bénéfice de l'entreprise provient de CN Rail, division chargée de l'exploitation ferroviaire nationale. Le bénéfice de CN Rail a atteint $260.7 millions, contre une perte de $43.3 millions en 1982. Les paiements intérimaires effectués par le Gouvernement pour compenser les pertes subies dans le transport des céréales ont certes contribué à cet accroissement, mais la légère reprise économique et la baisse des coûts de base engendrée par une meilleure productivité et un contrôle strict des dépenses y ont aussi concouru.

Les Entreprises CN (activités extra-ferroviaires) ont maintenu en 1983 les remarquables progrès déjà enregistrés, et leur bénéfice est passé à $65 millions, de $63.9 millions qu'il était en 1982. Le Canadien National est persuadé que cette croissance se poursuivra et leur a fixé comme objectif à long terme de contribuer au bénéfice de la Compagnie de la même façon que la division ferroviaire.

Les résultats de la Grand Trunk Corporation, chargée des intérêts ferroviaires du CN aux États-Unis, ont été décevants et se sont soldés par une perte de $12.2 millions. Il s'agit là d'une amélioration sur 1982, mais d'un résultat inférieur au seuil de rentabilité escompté. La courbe des expéditions et des recettes a toutefois commencé à remonter vers la fin de l'année et les perspectives semblent meilleures pour 1984.

Évolution du rôle du Canadien National

En tant que l'une des plus grandes et des plus anciennes sociétés de la Couronne, dont les activités se répercutent sur des millions de Canadiens, dans des milliers de municipalités, le CN joue un rôle exceptionnel.

La Compagnie est gérée « pour le compte et au bénéfice » du peuple canadien. Depuis sa fondation en 1923, quand le gouvernement fédéral regroupa plusieurs chemins de fer au bord de la faillite, le CN a lutté d'arrache-pied et avec succès pour ses actionnaires. De ce fait, aujourd'hui, c'est non seulement l'un des grands chemins de fer du monde, mais aussi un conglomérat d'entreprises de transport et de communication aux intérêts complémentaires : camionnage, services maritimes, exploration, immeubles, hôtels et consultation internationale.

Cette transformation du CN n'a été ni facile ni rapide, mais graduelle et nécessitée par les besoins et la demande. Elle fut particulièrement stimulée au cours de la dernière décennie par la définition plus précise de ses concepts de gestion et l'adoption de principes exigeant de saines pratiques commerciales. En optant résolument pour des méthodes modernes, une orientation dynamique en marketing, une planification systématique et de rigoureux contrôles financiers et en implantant la gestion par centres de profit, le CN a pu réaliser des bénéfices dans sept des huit derniers exercices, contrairement à la poignée d'exercices rentables de ses cinquante premières années.

Tout au long de cette période, rentabilité et responsabilité ont été les mots d'ordre. Ils le resteront car, selon nous, le meilleur moyen de remplir notre mandat vis-à-vis du pays et de nous acquitter de nos obligations sociales est de gérer de façon sérieuse l'avoir des contribuables.

Nouvelles structures de gestion

Dans un monde où la seule constante est le changement, le CN s'est donné une organisation renouvelée et améliorée pour s'attaquer à des objectifs toujours différents. Cette modification, qui découle de notre grande expérience des centres de profit, reflète notre conviction que le CN doit être une force dynamique, novatrice et féconde dans l'intérêt du Canada. Nous sommes convaincus que cette restructuration nous permettra de nous adapter aux mutations économiques sans recourir à des mesures draconiennes.

De façon générale, ce changement s'appuie sur le principe de gestion qui veut que, dans un « groupe d'entreprises du CN », chaque élément lutte pour sa part du marché dans sa propre sphère d'activités tout en obtenant les conseils et l'orientation d'une direction centrale ou générale en ce qui touche les grandes lignes de conduite.

Dans cette nouvelle organisation,

- chacun des éléments d'un groupe aura l'autonomie et l'autorité nécessaires pour affronter la concurrence ;
- un mécanisme de rapport et de contrôle permettra d'établir clairement les responsabilités de chacun des éléments ;
- des directives claires et cohérentes s'appliqueront aux questions nécessitant l'intervention de l'autorité centrale : droits de la personne, personnel, bilinguisme, relations avec les gouvernements, affectation des ressources, et établissement de budgets ou de critères de rendement financier

Ces avantages administratifs permettront de mieux concentrer les efforts des diverses entreprises commerciales et ceux de la direction centrale.

Les membres du groupe d'entreprises seront plus en mesure de faire preuve de perception, de vitalité dans l'action et d'autonomie au moment où l'occasion en sera offerte sur le marché. La fonction Affaires générales surveillera ces diverses activités non seulement du point de vue du rendement financier, mais aussi pour s'assurer qu'elles tiennent compte des transformations sociales : impact de la technologie sur l'emploi, satisfaction au travail, motivation, etc.

Cette réorientation survient au moment où s'engage pour de bon le processus nécessaire de définition du rôle et des responsabilités des sociétés de la Couronne. Le Parlement, les organismes gouvernementaux, les conseils et commissions d'enquête et, bien sûr, la direction et le conseil d'administration du CN participent à ce travail. Cet examen nous semble opportun, mais nous sommes convaincus que, pour le CN, la meilleure façon de servir le Canada est de le faire à titre de société de la Couronne financièrement autonome et soucieuse de rentabilité. Cette attitude ne contredit pas notre demande de juste rétribution des services qu'il nous faut assurer à la demande des pouvoirs publics.

Nécessité de nouveaux capitaux

Le problème le plus urgent auquel le CN doit faire face à court terme est le manque de capitaux pour améliorer et accroître certains services d'envergure nationale, notamment le réseau ferré de l'Ouest. Dans l'intérêt du pays mais aussi dans le sien, le CN s'est engagé à faire d'importantes dépenses en immobilisations dans l'immédiat et pour les prochaines années en vue d'augmenter la capacité de ses voies. Les investissements entre 1984 et 1988 devraient s'élever à $5.4 milliards.

Devant l'ampleur de ces besoins, le CN a tout mis en oeuvre pour accroître l'efficacité et les profits de toutes ses unités commerciales et produire lui-même le plus de fonds possible. La restructuration susmentionnée est d'ailleurs un pas important dans ce sens. Une nouvelle stratégie de productivité, de commercialisation et de rationalisation des installations, destinée à accroître le bénéfice tiré des activités ferroviaires et extra-ferroviaires, a aussi été mise en oeuvre et donne de bons résultats.

En dépit des mesures déjà prises, la Compagnie devra, au cours des cinq prochaines années, faire appel au financement extérieur pour près de $2.4 milliards, principalement à cause des dépenses d'immobilisations prévues pour l'expansion des lignes dans l'Ouest. Des emprunts d'une telle importance, aux taux actuels et prévus du marché de l'argent, vont à l'encontre de l'objectif que le CN s'est fixé, à savoir égaler les performances des entreprises analogues du secteur privé.

À l'instar du taux de rendement de l'avoir (7.1 %), l'actuel ratio d'endettement de la Compagnie (43.1 %) se situe bien au-dessus des normes commerciales généralement reconnues. S'il est particulièrement élevé, cela est dû en grande partie aux emprunts massifs rendus nécessaires par les travaux d'expansion déjà mentionnés. Certains emprunts résultent d'années de retard dans le paiement du transport des céréales. Une compensation intérimaire nous a été versée en 1983. Les paiements doivent se poursuivre, mais ils ne couvriront même pas les coûts en capital déjà engagés et ceux des cinq années à venir. C'est pourquoi le CN se voit forcé d'emprunter à des niveaux de nature à engendrer un ratio d'endettement de 50 % vers la fin de 1988. Une telle situation créerait un fardeau écrasant pour toute entreprise commerciale et aurait un effet désastreux sur l'exploitation de la Compagnie et le moral de son personnel.

Le CN estime donc qu'il est indispensable de trouver rapidement les moyens qui lui permettront de disposer de nouveaux capitaux. Un certain nombre de mesures ont déjà été proposées et font l'objet de discussions fort positives avec notre actionnaire. Nous souhaitons vivement qu'un accord soit rapidement conclu et que la performance financière de la Compagnie puisse enfin refléter l'efficacité et le dévouement de ceux et celles qui, au CN, oeuvrent pour le Canada.

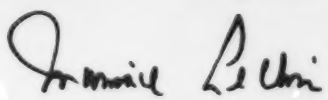
Ressources humaines

Dans son rapport annuel de 1982, le CN s'engageait à veiller à ce que la reprise économique s'accompagne en 1983 d'une pleine reconnaissance de la contribution du personnel aux réalisations de la Compagnie. Mais le lourd fardeau imposé à la Direction par la postrécession n'a pas permis de mettre tout l'accent voulu sur les valeurs humaines. Les hommes et femmes qui forment le CN n'en ont pas moins fait la preuve qu'ils constituaient la ressource la plus importante et la plus précieuse de la Compagnie. La Direction est donc fermement décidée à travailler en 1984 à l'amélioration de la qualité de leur vie au travail.

À cette fin, la Compagnie poursuit la restructuration de la fonction Ressources humaines de façon à créer un climat permettant aux employés de se réaliser au travail et de se sentir participer aux activités et aux décisions qui jouent un rôle sur leur emploi, leur productivité et leur mode de vie. Dans cette optique, certains points nécessitent une ligne de conduite mieux définie, telles une application plus homogène des directives fédérales en matière de langues officielles et la prise de conscience des effets entraînés par la loi et les pressions sociales sur le plan des droits de la personne ou de certains mouvements d'affirmation.

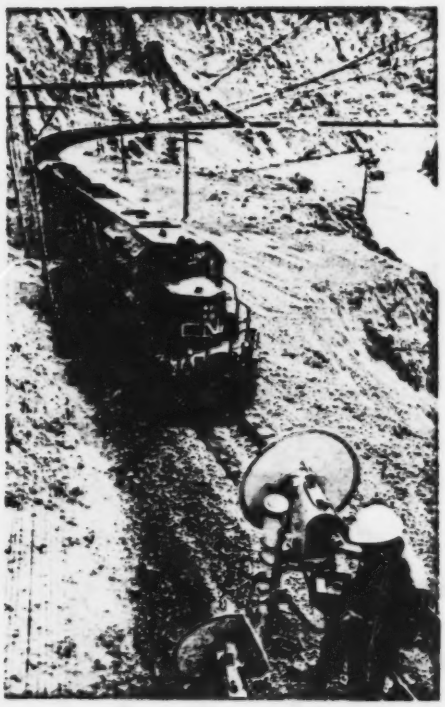
Ce qui précède met en lumière le dynamisme qui caractérise la fonction Ressources humaines au CN. De grands progrès et des changements importants marquent la société canadienne et, dans un tel environnement, la fonction Ressources humaines doit se montrer novatrice et savoir s'adapter : c'est du moins ce que vise la direction du CN.

Le Président-directeur général,



J. Maurice LeClair

Points saillants de l'exercice



En 1983, en réponse à la loi fédérale sur les transports céréaliers, le CN lançait à plein régime son programme de doublement, d'amélioration et d'entretien de ses voies dans l'Ouest avec un minimum de perturbations pour le trafic marchandises régulier. Un train-bloc de charbon (en haut) circule sur une voie nouvelle où l'on installe la signalisation. Des wagons-trémies céréaliers (en bas) passant à Jasper, en Alberta, rappellent l'importance de ce produit d'exportation.

Le CN est une société de la Couronne chargée d'assurer des services dans tout le Canada. C'est aussi une société commerciale dont les résultats financiers se répercutent sur toute l'économie. En 1983, ses achats au Canada se sont élevés à $1.1 milliard, les salaires et avantages sociaux de ses 58 539 employés canadiens ont atteint $2.03 milliards et la Compagnie a payé $300.9 millions de taxes provinciales et fédérales.

Ces chiffres reflètent bien l'importance du rôle que joue le CN dans l'économie de la nation. Ils mettent aussi en évidence une de ses obligations qui est d'assurer et de vendre ses services de façon rentable et à des prix qui permettent à l'industrie canadienne de demeurer compétitive sur les marchés intérieur et extérieur.

Découlant de ces obligations, la ligne de conduite générale du CN a été établie en vue d'atteindre un niveau de productivité et, à long terme, des résultats financiers semblables à ceux que visent les sociétés du secteur privé de l'économie canadienne.

Résultats financiers records

Le bénéfice de $212.3 millions réalisé en 1983 par le CN est le meilleur de toute son histoire et constitute une véritable performance, comparé à la perte de $223 millions de 1982. Une légère reprise économique, les paiements effectués par le gouvernement du Canada en contrepartie des pertes engendrées par le transport des céréales, la diminution des coûts de retraite découlant d'un réexamen actuariel de la caisse de retraite, une nette amélioration de la productivité et un strict contrôle des dépenses, tels sont les principaux facteurs de cet exploit.

Besoins en capitaux propres

Dans le contexte d'obligations sociales et commerciales que lui imposent les temps modernes, la Compagnie s'efforce de surmonter un handicap historique, celui de ses limites en capitaux propres. Au cours des cinq prochaines années, les dépenses d'immobilisations se chiffreront à plus de $5 milliards. Pour y faire face, nous devrons emprunter près de $2.4 milliards à l'extérieur, risquant ainsi de détériorer encore notre ratio d'endettement et d'altérer les résultats de notre exploitation.

Selon la Direction, le problème le plus urgent auquel la Compagnie doit faire face est l'impossibilité de trouver, à court terme, les capitaux nécessaires. C'est une question dont le CN discute régulièrement avec son actionnaire, le gouvernement du Canada.

Restructuration de la gestion

La Compagnie entend améliorer encore sa situation financière cette année. Pour atteindre cet objectif et s'adapter aux tendances du marché, elle a décidé de renouveler et d'améliorer, en 1984, ses structures de gestion. De ce fait, chaque élément du « groupe d'entreprises du CN » disposera de la liberté qui lui permettra d'agir au moment où l'occasion lui en sera offerte sur le marché. La direction centrale sera chargée concurremment de conseiller et d'orienter chacune de ces entreprises, de façon précise et cohérente, sur les questions générales.

Ressources humaines

La Compagnie n'ignore pas qu'une nouvelle société industrielle, où les valeurs humaines sont intimement liées à la productivité sans pour autant lui être subordonnées, est en train de naître. Les lignes de conduite établies par les Ressources humaines refléteront donc un effort constant pour assurer à tous le plus de sécurité, d'impartialité, de satisfaction personnelle et de chances d'avancement possible, tout en stimulant la motivation qui accroît le rendement.

Le sens des affaires

Le CN sait parfaitement que pour le peuple canadien, son actionnaire, ce ne sont pas uniquement les résultats financiers qui permettent de juger de la valeur de ses services. Il reconnaît qu'il serait difficile de ne pas parler de qualité si l'on veut mesurer la valeur sociale de certaines de ses activités. Il estime toutefois que ses résultats financiers constituent une forme d'évaluation quantitative de la manière dont il s'acquitte de ses obligations nationales et joue son rôle d'entreprise commerciale, et que la mesure adoptée pour ce faire doit être, dans ses grandes lignes, semblable à celle des entreprises similaires du secteur privé.

CN Rail
Commentaires du Président

.E. Lawless
ésident-chef de la direction
N Rail

Un redressement spectaculaire de la position financière de CN Rail est l'un des éléments essentiels du présent rapport annuel. À l'origine de ce revirement, notons principalement une légère reprise de l'économie et la réception de paiements intérimaires versés en attendant l'application de la nouvelle Loi sur le transport du grain de l'Ouest. Mais une gestion et une exploitation efficaces de l'un des plus vastes chemins de fer du monde y sont aussi pour quelque chose, et continueront de jouer un rôle de premier plan dans le maintien et le renforcement du réseau.

C'est dans un état de santé remarquable que CN Rail est sorti de cette période difficile, et la Direction saisit cette occasion pour remercier les hommes et les femmes qui ont participé à cette réussite. Mais nous devons aussi rester sur nos gardes : si l'avenir qui nous attend est stimulant, il risque aussi d'être éprouvant tant pour la Direction que pour le personnel de CN Rail. La Loi sur le transport du grain de l'Ouest allège le fardeau que constituait, depuis longtemps, le coût du transport des céréales d'exportation. Mais cela ne résout pas pour autant tous les problèmes relatifs au financement de l'expansion massive des installations ferroviaires qui s'imposera pour soutenir l'économie et le commerce international du Canada dans les années à venir. Voilà pourquoi il nous faut maintenir les objectifs d'efficacité dans l'exploitation et de sagesse dans la gestion des ressources humaines, matérielles et financières.

À cet égard, la surveillance de l'optimisation des coûts d'exploitation dans certains secteurs s'imposera. Par exemple, des activités comme celles de TerraTransport à Terre-Neuve nécessitent un contrôle minutieux, et nous attendons avec intérêt l'évaluation des résultats donnés par le programme gouvernemental actuel de revitalisation qui doit prendre fin en 1984.

L'année qui vient de s'écouler s'est révélée fructueuse, à tous points de vue, pour CN Rail. Mais nos efforts, tout particulièrement ceux qui ont porté sur la productivité et l'efficacité de l'exploitation, doivent être considérés comme une préparation aux défis de demain. Un réseau de transport ferroviaire moderne, vaste, équilibré et financièrement sain est essentiel à la force économique et au progrès social du Canada. Tous les problèmes relatifs à la mise sur pied d'un tel ensemble conformément aux besoins réels de l'économie ne sont pas encore résolus, mais nous avons un bon départ, et CN Rail est fier de pouvoir jouer un rôle actif et efficace dans cette grande tâche nationale.

CN Rail

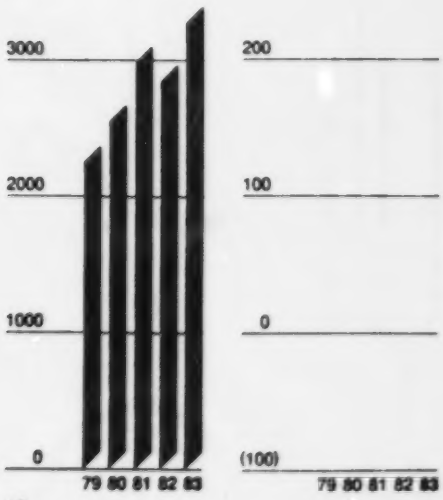
En traitant avec efficacité une charge de travail accrue, CN Rail a réussi à améliorer nettement ses résultats, comme l'attestent la revue financière de l'exercice ainsi que les états financiers figurant au présent rapport.

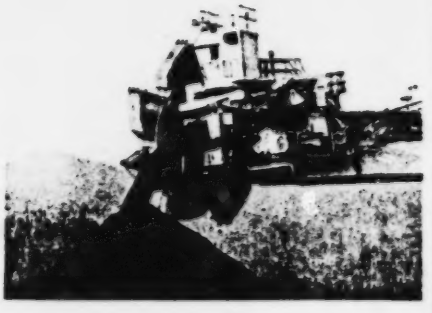
On note une importante augmentation du trafic marchandises, reflet d'une amélioration générale du climat économique, ainsi que de la compétence dont a fait preuve CN Rail pour assurer et vendre des services de transport de qualité, vraiment concurrentiels. Le volume de trafic traité par la Division a atteint 107.4 millions de tonnes en 1983, comparativement à 98.2 millions de tonnes en 1982, soit une augmentation de plus de 11 %. Grâce à une meilleure productivité et à un contrôle efficace des coûts, cet accroissement s'est accompagné d'une augmentation de 3.8 % des dépenses.

En 1983, CN Rail a enregistré un bénéfice de $260.7 millions contre une perte de $43.3 millions en 1982. Cette amélioration est principalement imputable aux paiements intérimaires reçus en vertu de la nouvelle Loi sur le transport du grain de l'Ouest. La faible augmentation des coûts en dépit d'un accroissement substantiel des tonnages montre que l'efficacité des services a influé de façon non négligeable sur l'ensemble des résultats financiers.

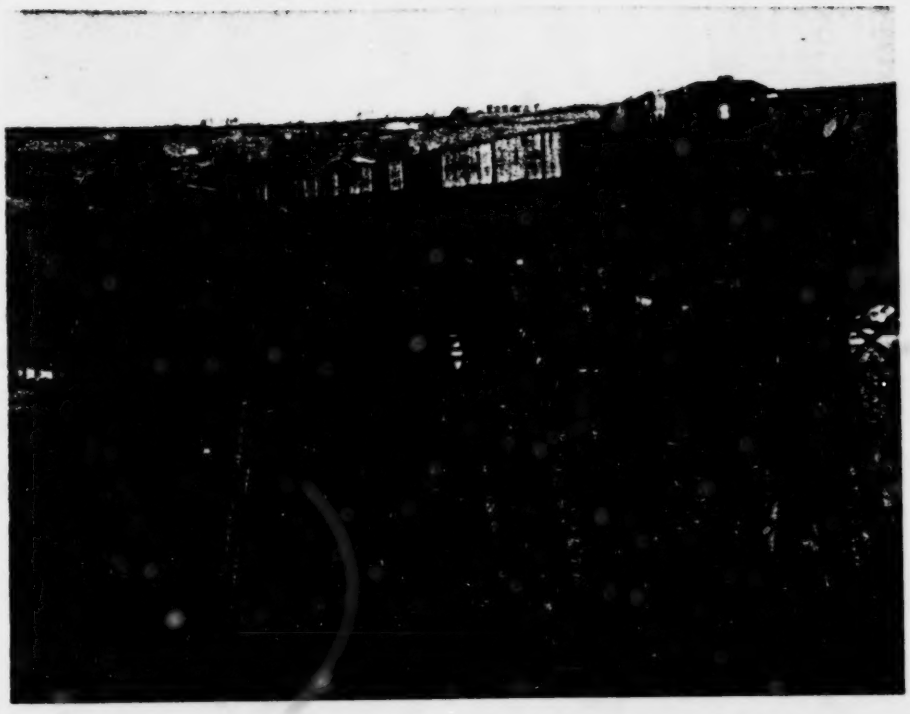
Les recettes marchandises ont atteint $2.5 milliards, soit une hausse de $224 millions (9.8 %) par rapport à 1982. Les augmentations tarifaires n'ont contribué que faiblement à cette amélioration. En effet, si la loi fédérale autorisait des majorations allant jusqu'à 6 %, la concurrence exercée dans le monde des transports a empêché CN Rail de relever ses tarifs dans cette proportion. Aussi les gains tarifaires en 1983 se sont-ils révélés de beaucoup inférieurs à ce qu'aurait donné l'application des 6 % autorisés.

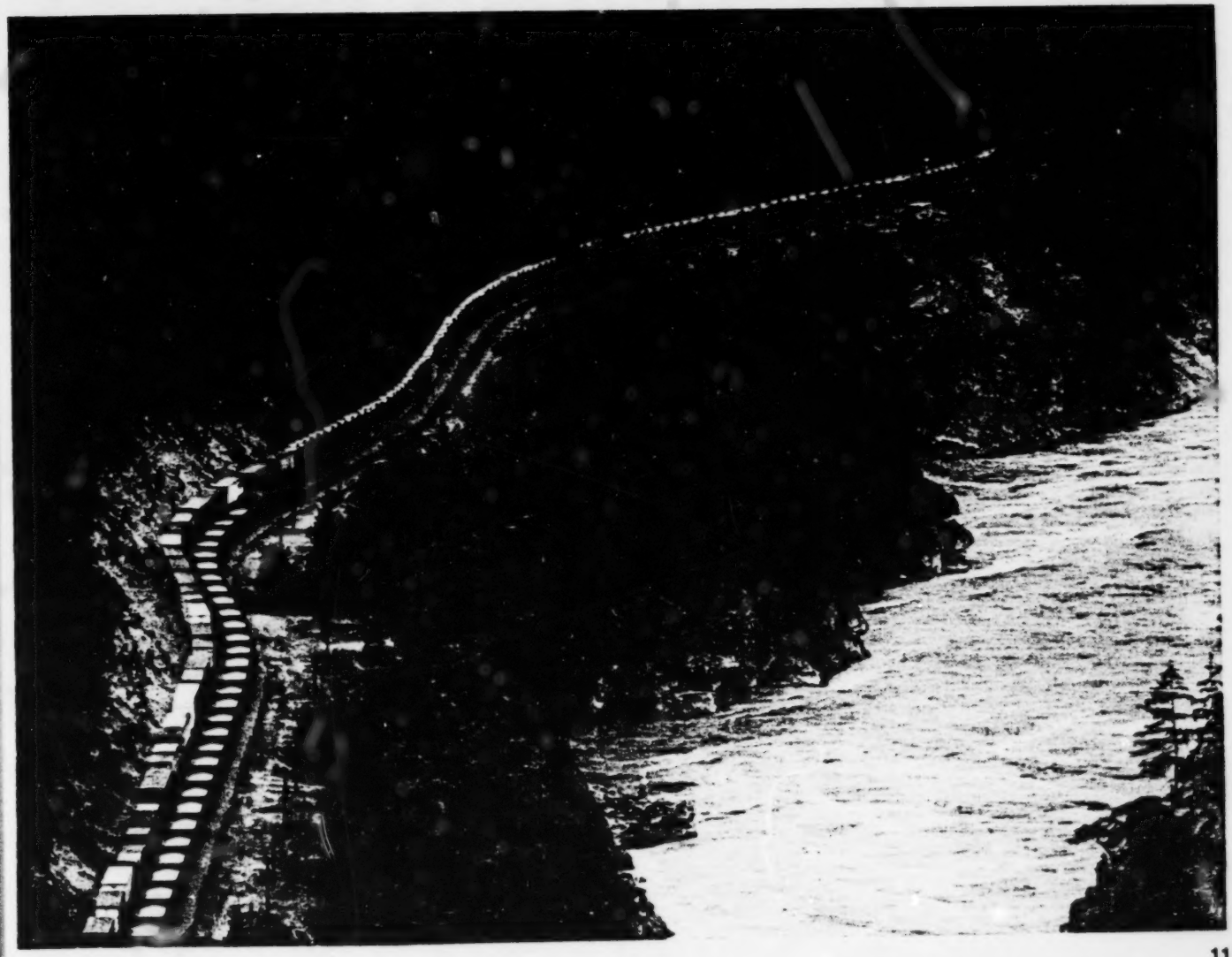
Les hausses et les baisses de recettes notées dans les secteurs desservis par CN Rail sont révélatrices des tendances de l'économie. Les hausses significatives de 1983 touchent : les produits forestiers (20 %), les transports intermodaux (17 %) et le domaine de l'automobile (19 %) ; et sur une moindre échelle : les combustibles et produits chimiques (7 %) et les matériaux de construction (6 %). Les baisses concernent la machinerie et les produits manufacturés (6 %) et les minerais, minéraux et métaux (4 %). Les produits alimentaires autres que céréaliers sont restés environ au même niveau.





CN Rail en action. Les ateliers CN de Transcona, à Winnipeg, ont obtenu en 1983 un contrat pour la fabrication intégrale de 970 wagons-trémies destinés au projet charbonnier du Nord-Est colombien. Ci-dessus, un soudeur travaille à une caisse. Un peintre (au centre) fignole une fleur de cornouiller, symbole de la Colombie-Britannique. La houille (en bas) est entassée en vue d'être convoyée jusqu'aux charbonniers. Page ci-contre : (à g.) convoi rapide de conteneurs en trafic international à destination de Halifax, via le Centre-Ouest américain et le centre du Canada, franchissant la rivière Salmon (N.-B.). Au port, les porte-conteneurs prennent le relais (à d.). Un train-bloc de soufre double un train de marchandises dans les Rocheuses (en bas).





VIA Rail Canada, société de la Couronne distincte exclusivement chargée du transport voyageurs par rail au Canada, demeure l'un des clients importants de CN Rail. Les recettes tirées de l'accord conclu avec VIA sont de $315.3 millions en 1983 contre $340.4 millions en 1982. Cette diminution est surtout attribuable à la réduction par VIA du nombre de voitures-milles parcourus.

Abolition du Nid-de-Corbeau

L'événement marquant de 1983 pour CN Rail aura été l'adoption au Parlement du projet de loi C-155 (Loi sur le transport du grain de l'Ouest), remplaçant la vieille réglementation du Nid-de-Corbeau et prévoyant des aménagements tarifaires beaucoup mieux adaptés aux besoins du Canada d'aujourd'hui. La nouvelle loi permettra à CN Rail de poursuivre son programme de doublement de la voie entre Winnipeg et Vancouver et d'entreprendre d'autres projets importants, parmi lesquels l'installation de systèmes de communication et de signalisation de pointe destinés à moderniser le réseau ferroviaire canadien, tout particulièrement dans l'Ouest, et à en accroître la capacité.

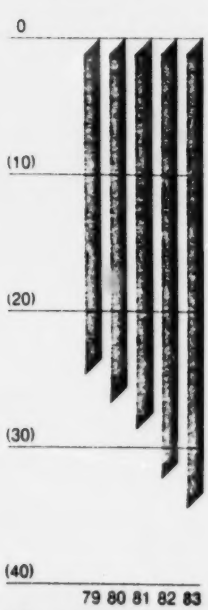
À cet égard, CN Rail a consacré en 1983 plus de $500 millions à la construction, à l'expansion et à la modernisation de ses installations ferroviaires, secteurs auxquels la Division pense affecter au moins $650 millions en 1984. On prévoit des augmentations régulières de ces immobilisations jusqu'en 1988 ; elles devraient atteindre alors quelque $875 millions. Environ 88 % du chiffre des achats entrant dans les sommes en cause se feront au Canada, ce dont tireront avantage des fabricants et des fournisseurs de tout le pays. D'où effets directs sur l'emploi. Par exemple, CN Rail envisage d'embaucher, à l'été 1984, jusqu'à 4 000 personnes pour effectuer des travaux de construction, surtout dans l'Ouest.

TerraTransport

Responsable des services ferroviaires à Terre-Neuve, TerraTransport a aussi amélioré sa productivité en 1983. Les recettes marchandises sont passées de $12.9 millions à $16.9 millions, soit une augmentation d'environ 30 %, fruit en grande partie de mesures novatrices adoptées dans le secteur de la conteneurisation. Toutefois, en dépit de progrès importants enregistrés dans l'amélioration de la productivité, la réduction des dépenses et l'augmentation de sa part du marché, la Division se trouve toujours en situation déficitaire. La perte pour l'exercice s'est chiffrée à $34.6 millions, soit une légère hausse par rapport à 1982. Le programme de revitalisation entrepris par le gouvernement fédéral doit se terminer en 1984, et l'on pourra alors en évaluer les résultats.

TerraTransport
Perte

Millions de dollars



En 1983, l'utilisation accrue du conteneu pour le transport de marchandises entre le continent et Terre-Neuve a modifié les schémas de distribution en faveur de TerraTransport. À Port-aux-Basques, d'imposants engins de levage transbordent des conteneurs de la remorque routière au train.

Grand Trunk Corporation
Commentaires du Président

J. H. Burdakin
Président
Grand Trunk Corporation

La Grand Trunk Corporation (GTC) est la société qui regroupe les réseaux ferroviaires du CN aux États-Unis. Elle est constituée de la Grand Trunk Western Railroad Company (GTW), de la Duluth, Winnipeg and Pacific Railway Company (DWP) et du Central Vermont Railway, Inc. (CV). Le 29 décembre 1983, la Detroit, Toledo and Ironton Railroad Company (DTI) fusionnait avec la GTW.

En 1983, les résultats financiers de la GTC se sont révélés décevants. On avait compté sur un redressement de la situation financière de cette division après la perte de 1982 imputée à la récession générale. Mais la reprise économique s'est montrée plus lente que prévu dans certains secteurs reliés au chemin de fer, et l'on a vu se poursuivre, au début de 1983, le déclin marqué de l'année précédente. Ce n'est qu'à partir de la fin 1983 que le trafic a repris, ce qui a permis à la société d'atteindre à peu près les mêmes résultats qu'en 1982. Cette augmentation s'est surtout manifestée sur les lignes de la DWP et, en ce qui touche la GTW, dans les domaines de l'automobile et des transports intermodaux. Ce regain d'activité permet de fonder certains espoirs pour 1984.

Une concurrence tarifaire très serrée, attribuable à la grande souplesse dans l'établissement des prix qu'autorise la déréglementation des transports aux États-Unis, a également contribué à freiner les recettes. La concurrence est venue des transports routiers où la surcapacité a entraîné des réductions de prix spectaculaires, ainsi que des chemins de fer en mesure d'assurer sur leurs propres lignes le transport de marchandises sur longues distances, cette possibilité étant le résultat, dans certains cas, de fusions facilitées par la déréglementation.

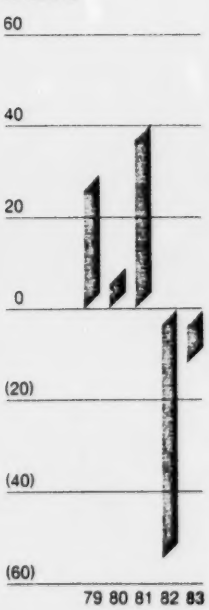
L'exercice 1983 s'est donc soldé par un déficit de $12.2 millions. Si ces résultats sont décevants en raison de l'espoir qu'on avait eu en un retournement de la situation, ils marquent néanmoins un progrès par rapport à 1982, ce qui, une fois encore, peut justifier un certain optimisme pour 1984.

On a mis l'accent, au cours de l'année, sur la limitation des dépenses (parmi lesquelles les immobilisations) et sur une restructuration administrative. On a procédé à l'abandon de certaines lignes et amélioré l'efficacité des services de triage à Chicago et à Toledo. D'importantes compressions de personnel ont touché aussi bien les cadres que les employés syndiqués, et l'on a entrepris des démarches pour fermer les ateliers de matériel remorqué à Jackson (Ohio). L'offre d'achat du Chicago, Milwaukee, St. Paul and Pacific Railroad (« Milwaukee Road ») par la GTC est toujours entre les mains de l'Interstate Commerce Commission, mais le Chicago and Northwestern, le Soo Line et la Chicago Milwaukee Corporation ont formulé des offres concurrentes. En attendant, la GTC continue de bénéficier de la coordination de services entendue avec le Milwaukee Road.

L'acquisition du Milwaukee Road revêt une grande importance pour la GTC. La transaction permettrait d'augmenter de façon substantielle les recettes et les fonds autogénérés, et lui fournirait les possibilités financières et les capacités d'action nécessaires pour progresser dans un secteur où la concurrence va toujours augmentant.

Dans le cas du Central Vermont Railway, il a été décidé pendant l'année d'en conserver la propriété. Bien qu'elle ait reçu plusieurs offres au début de 1983, la GTC n'entend pas pour le moment vendre ce chemin de fer.

Grand Trunk Corporation
Bénéfice (perte)



Entreprises CN
Commentaires du Président

R.C. Franklin
Président
Entreprises CN

Les Entreprises CN ont progressé appréciablement vers les principaux objectifs qu'elles s'étaient fixés. En dépit d'une année fort difficile, elles ont amélioré leurs gains même si la plupart des divisions ont assumé les plus grandes responsabilités que leur imposait leur autonomie accrue. Deux de ces divisions ont bénéficié d'un nouveau leadership : leur président a été recruté dans leur domaine respectif. À leur tour, ils ont attiré d'autres spécialistes qui ont renforcé la compétence professionnelle des équipes de gestion.

Les Entreprises CN ont poursuivi leur objectif à long terme qui est de mettre en valeur les avoirs extra-ferroviaires de la Compagnie ; leur profit a atteint $65 millions et leur contribution au pouvoir de financement du CN se chiffre à plus de $100 millions. En 1983, quatre de leurs divisions : Communications CN, CN Marine, Immeubles CN et CN Exploration ont contribué à cette performance financière. Pour les fonctions Hôtels et Tour CN et Camionnage CN, 1983 a été une année de consolidation qui les met en bonne posture pour une amélioration marquée à court terme.

L'avenir semble prometteur. Au cours des quatre ou cinq prochaines années, le profit des Entreprises CN devrait tripler. Cet ambitieux programme exigera la présence de gestionnaires et de spécialistes dynamiques et innovateurs dans de nombreux domaines. Les divisions des Entreprises CN disposent de ressources humaines qualifiées et leur succès sait déjà attirer de nouvelles compétences. Nous avons donc toutes les raisons de croire que nous atteindrons les objectifs que nous nous sommes fixés pour le plus grand avantage du Canadien National et du Canada.

Entreprises CN

Les Entreprises CN génèrent maintenant les capitaux dont elles ont besoin et peuvent en outre fournir fonds et possibilités d'emprunts accrues à la Compagnie. En dépit des difficultés économiques qui ont frappé de nombreux secteurs commerciaux liés aux activités de leurs divisions, les Entreprises CN ont enregistré en 1983 un profit de $65 millions ($63.9 millions en 1982). Parmi les objectifs que les Entreprises se sont fixés pour les prochaines années figurent une augmentation substantielle des gains annuels et la contribution à la fourniture des capitaux de la Compagnie.

En 1983, les divisions qui ont le plus contribué aux bénéfices des Entreprises CN sont les Communications CN, CN Marine Inc., les Immeubles CN et CN Exploration. Les Hôtels et Tour CN ont accusé des pertes, mais les perspectives d'amélioration sont très encourageantes pour 1984. CNX et Camionnage CN ont également enregistré des pertes, mais ces divisions devraient très bientôt bénéficier du programme de fusion au niveau de la direction et de l'administration qu'on a commencé à instaurer en 1983.

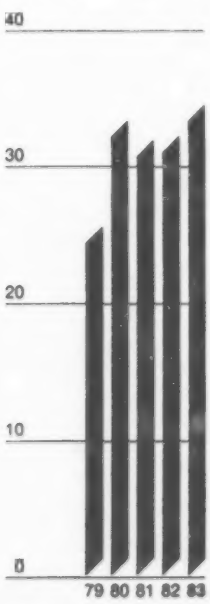
Communications CN

Cette division – constituée des Télécommunications CNCP, de Norouestel, des Télécommunications Terra Nova et des Systèmes de terminaux de télécommunications – a connu une année très prospère. Le volume des affaires n'a augmenté que de façon marginale, mais l'amélioration de la productivité a permis d'atteindre les gains records de $34.5 millions, soit une augmentation de 7 % par rapport à 1982.

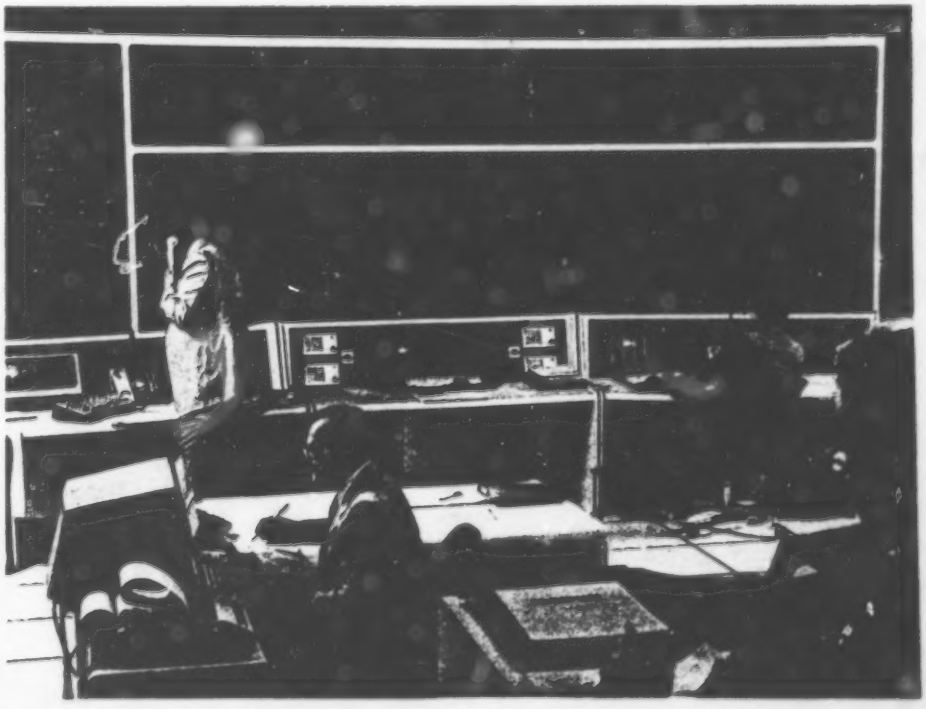
Les Télécommunications CNCP, qui doivent faire face à la forte concurrence de Telecom Canada (Bell Canada et autres compagnies de téléphone canadiennes), ont vu leurs recettes s'accroître de 3 % au cours de l'année, ont lancé un service de courrier électronique, et ont continué de fournir, sur une grande échelle, des installations de pointe dans tout le pays. Norouestel a étendu et modernisé les services de téléphone et de télécommunications qu'il assure dans le nord de la Colombie-Britannique, au Yukon et dans la partie occidentale des Territoires du Nord-Ouest. Norouestel a pu maintenir le niveau de ses recettes, en dépit d'une baisse d'activité dans le secteur minier, grâce au développement de l'industrie pétrolière et gazière. Malgré un contrôle constant des dépenses, le bénéfice net a chuté de 10 % pour atteindre $10.2 millions.

Communications CN
Bénéfice

Millions de dollars



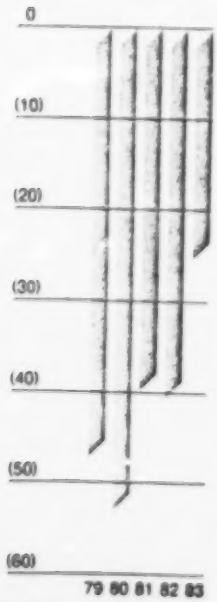
C'est à partir du centre de contrôle de Toronto que les Télécommunications CNCP dirigent un réseau national de communications électroniques très sophistiqué. C'est de là qu'on surveille la transmission des communications d'affaires et la télédiffusion par satellite, ondes hertziennes ou câble.



Les **Télécommunications Terra Nova** ont enregistré une très faible croissance économique. Cette compagnie, qui assure les services de télécommunications à Terre-Neuve et au Labrador et les services téléphoniques dans les campagnes terre-neuviennes, a poursuivi la modernisation et l'extension de ses installations en investissant $9.6 millions au cours de l'année. En dépit d'une croissance économique très ralentie, cette entreprise a vu augmenter de 21 % son bénéfice net qui passe à $5.1 millions, grâce à une augmentation substantielle de la productivité et à de modestes hausses tarifaires. Les **Systèmes de terminaux de télécommunications**, société créée en 1982 en association avec la société Canadien Pacifique Limitée, connaissent le succès depuis le début. Ils vendent des standards téléphoniques et du matériel informatique à clavier et se lancent maintenant dans le secteur plus vaste de la bureautique. En 1983, première année d'exploitation complète, les STT ont réalisé un chiffre de ventes de $19.7 millions. Ils se placent maintenant au troisième rang des fournisseurs, à titre d'intermédiaires, de matériel d'interconnexion au Canada, et semblent appelés à un brillant avenir.

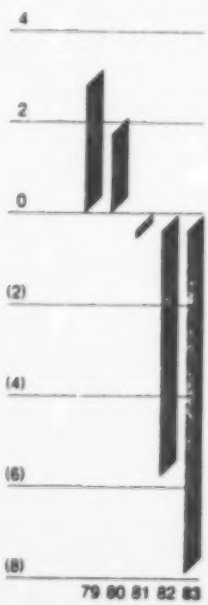
Messageries CN
Perte

Millions de dollars



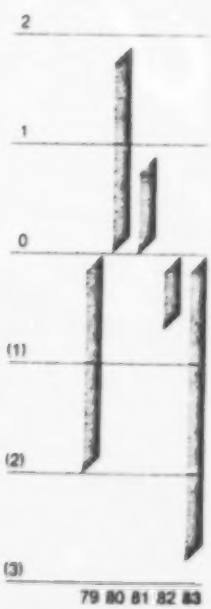
Camionnage CN
Bénéfice (perte)

Millions de dollars



Hôtels et Tour CN
Bénéfice (perte)

Millions de dollars



CNX/Camionnage CN

On a commencé en 1983 la réalisation d'un programme visant à réunir la direction et l'administration de CNX et de Camionnage CN. Il a pour objectifs la mise en place d'une structure unique de direction et d'administration ; la mise en commun des systèmes d'information et de comptabilité, des terminaux de messageries et de camionnage, et des installations de maintenance dans tout le Canada ; et l'établissement de lignes de conduite conjointes cohérentes en matière de marketing. À la fin de l'année, la plupart des terminaux avaient été mis en commun, et les nouveaux systèmes de comptabilité et de feuille de paie étaient prêts à servir pour 1984.

Grâce à une meilleure exploitation, en 1983, les pertes de CNX sont tombées à $25.4 millions, de $29.8 millions qu'elles étaient l'année précédente, exclusion faite des dépenses extraordinaires de $10.8 millions engagées en 1982. Cette amélioration est attribuable, en partie, au programme d'orientation des efforts de marketing en fonction de la rentabilité des diverses catégories de trafic. Le jumelage de ce programme et d'une stricte surveillance des coûts engendra une baisse des dépenses d'exploitation de $125.3 millions à $109.4 millions.

En 1983, les recettes de Camionnage CN ont décru de $2.4 millions, en raison surtout d'une certaine lenteur dans la récupération de la clientèle perdue durant deux mois de grève vers la fin de 1982.

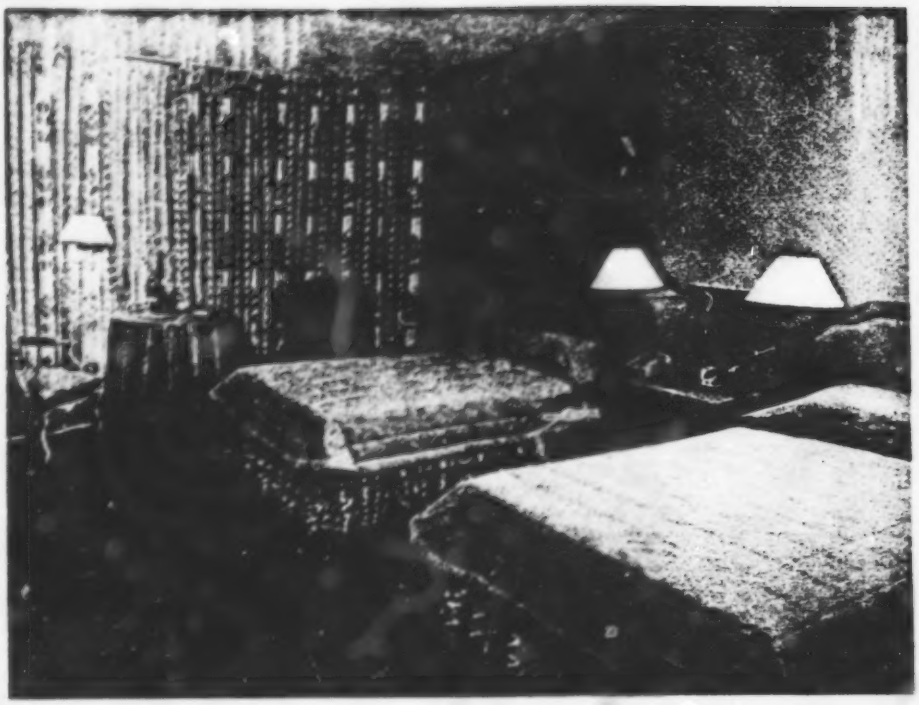
Le système de gestion en direct « XTRAS » a été implanté en 1983 dans tous les terminaux à marchandises de CNX. Il permet d'obtenir sur-le-champ toutes les données nécessaires à la gestion et les renseignements indispensables au repérage des envois, et assure la centralisation de la fonction comptes débiteurs.

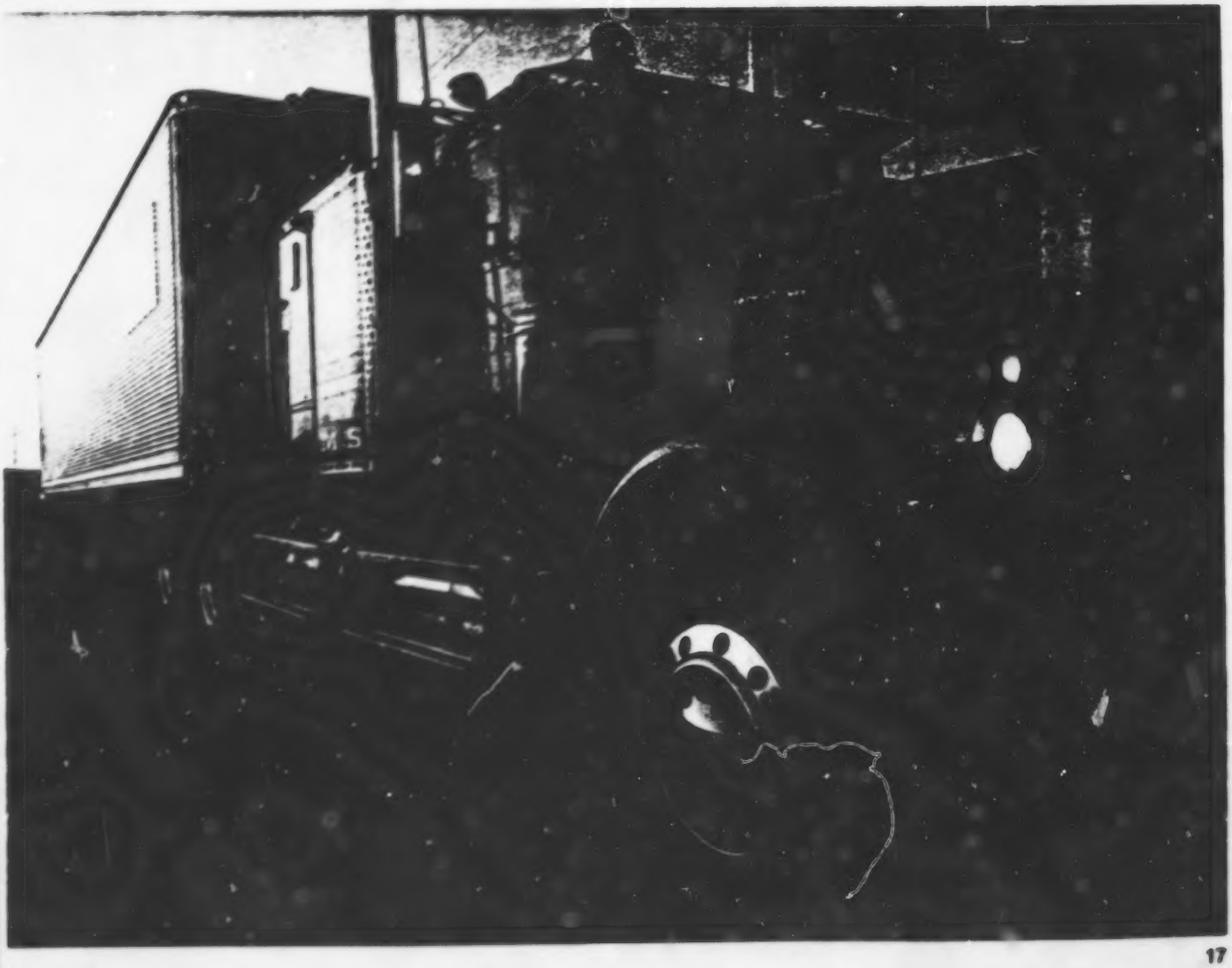
Hôtels et Tour CN

La récession, qui avait durement touché les activités hôtelières et touristiques en 1982, a commencé à donner des signes d'affaiblissement vers la fin de 1983, et la Division estime qu'elle commence à reprendre pied. On s'attend à une reprise lente mais soutenue en ce qui concerne l'occupation des chambres et les recettes en 1984.

On a poursuivi avec compétence et enthousiasme le programme quinquennal visant à intégrer tous les établissements hôteliers du CN en une chaîne d'hôtels et entreprises connexes de première qualité. L'objectif est de respecter en chaque endroit les particularités locales tout en dotant chacun des hôtels des avantages que confère l'appartenance à une chaîne commune.

Les progrès qui ont marqué l'aménagement intérieur du nouvel hôtel de Toronto (ci-contre, en h. à g.), dont l'ouverture est prévue pour 1984, ont été source de satisfaction pour le personnel des Hôtels CN. La prise en charge de l'administration du Reine Elizabeth à Montréal (en h. à d.) et de l'hôtel Vancouver par la Division constitue le fait saillant de l'année. Ci-contre, l'entrée en scène spectaculaire d'un « dix-huit roues » symbolise l'avènement progressif d'une nouvelle entreprise nationale de transports routiers.



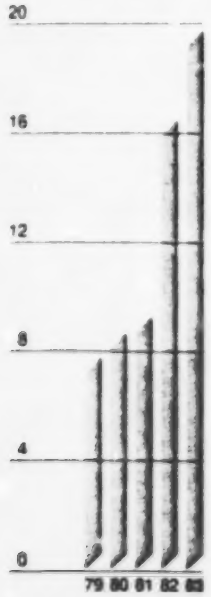


On a notamment pu réaliser en 1983 le transfert méthodique des responsabilités administratives en ce qui concerne l'hôtel Reine Elizabeth et les restaurants de la Place Ville-Marie, et l'hôtel Vancouver. La construction, conjointement avec les Immeubles CN, d'un hôtel de luxe de 600 chambres rattaché au palais des congrès du Toronto métropolitain, au pied de la Tour CN, se déroule selon le calendrier, et on prévoit l'ouverture de l'hôtel à l'automne de 1984. L'hôtel Macdonald d'Edmonton a fermé ses portes en juillet en vue d'un réaménagement. De mauvaises conditions économiques ont retardé le début des travaux, et divers projets font actuellement l'objet d'études.

L'administration générale des Hôtels CN a été restructurée et renforcée en prévision de la reprise en main du Reine Elizabeth et de l'hôtel Vancouver. Un examen des ressources humaines a été entrepris afin de mettre sur pied une équipe homogène et motivée.

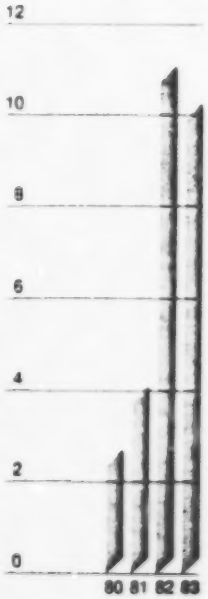
CN Marine Inc.
Bénéfice

Millions de dollars



CN Exploration
Bénéfice

Millions de dollars



CN Marine Inc.

En 1983, l'exploitation de CN Marine Inc. a été marquée par le dynamisme et l'efficacité en vue d'améliorer les services et les installations. On a porté une attention particulière à la formation du personnel tant navigant que sédentaire, ainsi qu'au marketing des nombreux services passagers et marchandises assurés sur la côte est du Canada en vertu d'accords conclus avec le gouvernement fédéral.

On note un accroissement du trafic passagers et marchandises, et la productivité a augmenté de 12.5 %.

La construction des installations portuaires modernes de North Sydney a progressé. Ces installations permettront d'améliorer la qualité des services et le confort des passagers, et d'accueillir un puissant traversier moderne, en cours de construction pour CN Marine Inc. chez Davie Shipbuilding à Lauzon (Québec). Ce nouveau bâtiment, qui sera affecté au service de Terre-Neuve en 1986, offrira aux passagers des services de grand standing.

En mai entrait en service sur la desserte Yarmouth-Bar Harbor un nouveau navire, portant le nom historique de « Bluenose », qui devint l'une des grandes attractions touristiques des Provinces atlantiques. L'augmentation de 41 % dans le trafic passagers permet de prédire le succès du service de transport des marchandises, facilité par la technique du transroulage, offert à longueur d'année.

Un nouveau bâtiment rapide, construit à l'Île-du-Prince-Édouard pour transporter passagers, courrier et denrées périssables entre Port-aux-Basques et les ports de la côte sud de Terre-Neuve, entrera en service au début de 1984.

CN Exploration

Division chargée de la mise en valeur des ressources minérales et pétrolières pour le compte du Canadien National, CN Exploration a regroupé ses bureaux à Calgary à la fin de 1983. On a augmenté le personnel pour permettre la poursuite d'un programme dynamique d'exploration et de mise en valeur. Au cours de l'année, CN Exploration a participé au forage de 83 puits en Saskatchewan (68 à titre exclusif et 15 en coparticipation).

CN Exploration exploite actuellement 111 puits de pétrole en Saskatchewan. La production est à 50 % près entièrement automatisée, d'où une exploitation par tous temps et en toutes saisons. La production s'est accrue de façon marquante en 1983, mais en raison de la baisse des prix du pétrole, les recettes n'ont pas augmenté dans la même mesure.

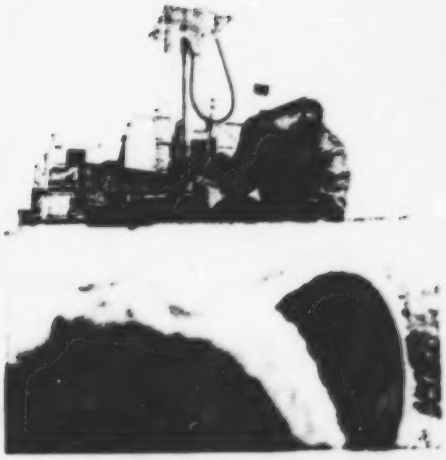
On évalue actuellement du point de vue géologique les terrains du CN. On prévoit que la prospection s'accentuera au cours des prochaines années et rapportera des bénéfices substantiels à la Compagnie.

Immeubles CN

En 1983, les Immeubles CN ont contribué sensiblement au bilan de la Compagnie malgré des conditions économiques difficiles. Le bénéfice d'exploitation a été de $6 millions, soit $1.1 million de plus qu'en 1982. Les ventes foncières se sont révélées inférieures, rapportant $4.5 millions au lieu de $6.4 millions en 1982.

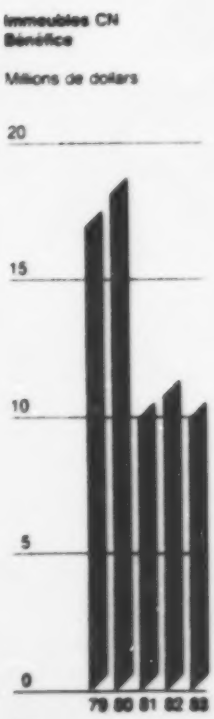
De plus en plus la Division imprime sa marque dans le secteur de la promotion immobilière au Canada, comme en témoigne le complexe qui abritera le palais des congrès à Toronto, dont la construction, en avance sur le programme, respecte le budget. L'exploitation du palais des congrès débutera en juin 1984, la tour de bureaux pourra être occupée dès juillet et l'hôtel ouvrira ses portes à l'automne.

Appareils de forage (page ci-contre, en haut à droite) et pompes à pétrole (photo du bas) se multiplient sur les propriétés du CN et les terrains adjacents alors que les activités pétrolières de CN Exploration prennent de l'extension. En 1983, plus de 100 puits étaient exploités pour le compte de la Division.
Baptisé « Bluenose », en mémoire du bâtiment qui a été associé à cette desserte depuis 1955, un nouveau navire de grande capacité (en haut à gauche) fait désormais la navette entre Yarmouth (N.-É.) et Bar Harbor (Maine) avec beaucoup de succès.



On a posé un jalon important dans la réalisation d'un plan viable de réaménagement des terrains du complexe ferroviaire de Toronto lorsque le Conseil municipal a approuvé un projet à cet égard à la mi-décembre. La partie II du plan officiel et l'arrêté le ratifiant devraient recevoir l'approbation du Conseil en 1984, ce qui permettrait aux Immeubles CN de procéder aux travaux préparatoires dès 1985. Le réaménagement, qui fournirait 20 000 emplois, pourrait s'échelonner sur 20 ans, et compter parmi les plus gros projets de ce type jamais entrepris en Amérique du Nord.

À Montréal, on a signé une entente avec des constructeurs locaux pour l'aménagement d'un nouveau quartier résidentiel sur un terrain de 38 hectares à Pointe-aux-Trembles au coût de $100 millions. Le lotissement comprendra quelque 2 000 logements. L'aménagement commercial de 2,8 hectares en bordure de la rue Sherbrooke fait partie de cet accord, et les travaux devraient démarrer en 1984.



On a aussi entrepris des études sur certains terrains susceptibles d'aménagement rapide à Halifax, Winnipeg et Vancouver, entre autres grandes villes du Canada.

Autres entreprises

CANAC

Division de consultation du CN qui affiche un profit pour la douzième année de suite, CANAC a encore amélioré ses résultats en 1983 puisqu'elle a contribué pour $0,7 million à l'ensemble des revenus de la Compagnie et y est parvenue en dépit d'un environnement économique mondial extrêmement difficile pour la plupart des sociétés-conseils canadiennes.

Au pays, la subdivision responsable des activités intérieures a enregistré d'excellents résultats, en décrochant un bon nombre de contrats dans des domaines hautement spécialisés des chemins de fer. Ces opérations élargissent considérablement le champ d'action de CANAC. Les efforts déployés en Extrême-Orient ont été récompensés par la signature de plusieurs contrats reconductibles en Thaïlande, d'un contrat en Australie, d'une invitation à mener à bien un projet en République populaire de Chine, et par la participation à certaines entreprises (entre autres, au Bangladesh). En Amérique du Sud, CANAC a poursuivi ses travaux au Brésil et au Pérou, et a conclu un contrat en Argentine. De bonnes perspectives semblent s'ouvrir au Chili et en Uruguay.

CANAC a mené à bien certains contrats reconductibles en Guinée et en Zambie, et a manifesté sa présence en d'autres régions d'Afrique. Elle a élargi son marché au Cameroun, en signant un contrat relatif à la fourniture de pièces de matériel roulant aux chemins de fer nationaux camerounais et en obtenant, à la suite d'appels d'offres, un contrat pour la conception et la construction de cinq grands ponts de chemin de fer.

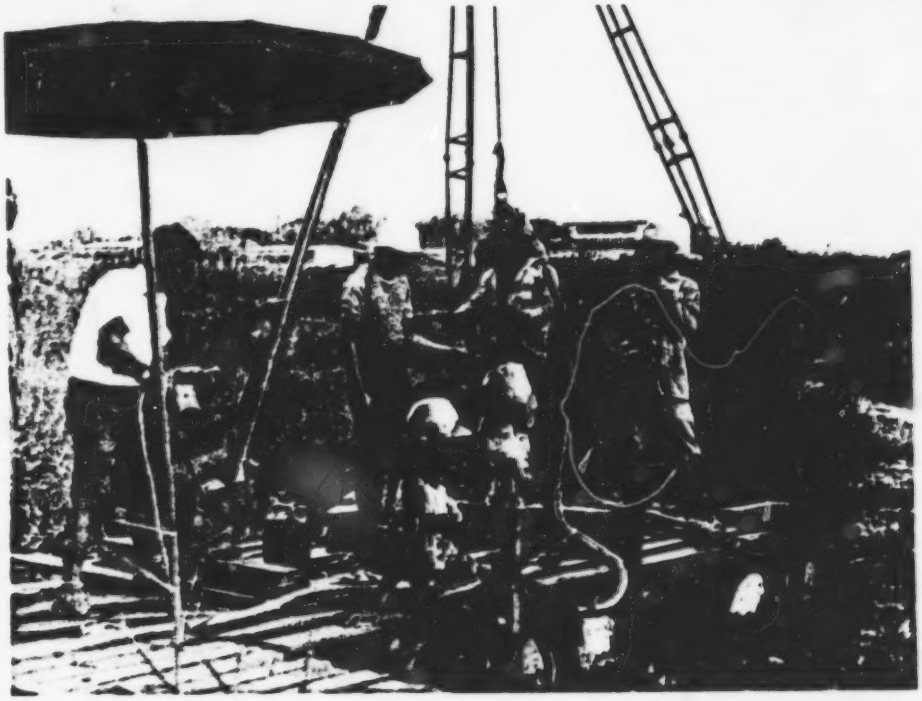
Activités à l'étranger. En vertu des directives fédérales régissant les activités commerciales exercées par les sociétés de la Couronne sur le plan international, la Compagnie est tenue de révéler dans son rapport annuel le nom des agents la représentant à l'étranger, ainsi que les montants globaux qui leur sont versés à titre de rémunération.

Dans les activités de consultation menées en 1983, le Canadien National était représenté par : au Mexique, Amexder S.A. de C.V. ; en Colombie, Antonio Soriano Franco y Compania, S. en C. ; en Uruguay, le capitaine Fernando Garcia ; et au Chili, Jose Awad y Asociados. En outre, un accord de représentation était en cours de négociation en Arabie saoudite. Aucune rémunération n'était payable ni ne fut payée à ces représentants.

Chantier naval de Terre-Neuve

La reprise économique s'est fort peu manifestée dans les chantiers de carénage en 1983. De ce fait, et en raison de la perte provisoire de la flotte de pêche soviétique, le déficit d'exploitation de la Division a atteint $1,4 million. Une plate-forme élévatrice et des installations portuaires d'une valeur de $30 millions, mises en service en octobre dernier, augmenteront de façon appréciable la capacité et le potentiel commercial du chantier naval de Terre-Neuve.

En matière immobilière, le palais des congrès du Toronto métropolitain (en haut à gauche) mérite une mention spéciale, les travaux s'étant poursuivis non seulement conformément au budget, mais en avance sur le calendrier. L'extérieur de la tour de bureaux, au pied de la Tour CN, et du nouvel hôtel du CN (à droite sur la photo) a été achevé pour permettre l'exécution des travaux d'aménagement intérieur.
À l'autre bout du monde, en Thaïlande (en haut à droite), des ingénieurs de CANAC effectuent des études préalables à la construction d'un terminal portuaire à conteneurs.
Photo du bas : le « MV Terra Nova », navire de la Puddister Trading Company Ltd. consacré à la prospection sous-marine, en cale sèche dans le chantier naval de Terre-Neuve à St. John's. Le navire a été hissé hors de l'eau à l'aide de la plate-forme élévatrice « Syncrolift » qui dessert plusieurs bassins de radoub.



Affaires générales

Y.H. Masse
Premier vice-président
Affaires générales et
chef de la direction financière

Amorcée en 1982, la revue des services compris dans les Affaires générales s'est poursuivie en 1983, 3 424 employés étant à l'avenir rattachés aux divisions chargées de l'exploitation. Au 1er décembre 1983, le personnel des Affaires générales se composait de 400 employés.

Ce remaniement reflète les rapides changements organisationnels nécessités par la restructuration administrative du Canadien National, axée sur la création de divisions, et l'application du principe des centres de profit. Dans cette optique, le personnel des Affaires générales poursuit son désengagement sur le plan de la participation directe à des activités relevant désormais des divisions, pour adopter une stratégie d'ensemble dans l'établissement et la communication de lignes de conduite générales ainsi que dans le contrôle de l'application uniforme et commune de ces lignes de conduite à toutes les divisions.

C'est dans ce contexte qu'a été redéfini, en 1983, le rôle des Affaires générales, considéré désormais comme le prolongement de celui que joue le Président-directeur général et le conseil de direction des Affaires générales.

D'une façon globale, le personnel sera chargé de la définition des lignes de conduite, de la planification stratégique, de l'affectation des ressources, de la surveillance du rendement divisionnaire, des relations extérieures et des questions financières, et cela, dans le cadre d'une entreprise fortement décentralisée au sein de laquelle ne cessent de s'accroître l'autonomie et la responsabilité de chacune des divisions.

D'une façon plus précise, les Affaires générales ont pour but de définir et de faire connaître les objectifs d'ensemble ou le « rôle principal » de la Compagnie et de déterminer son orientation stratégique. Pour ce faire, elles devront observer l'évolution du milieu commercial, social et politique dans lequel évolue le CN et participer avec chacune des divisions à la formulation de ses objectifs généraux. Les Affaires générales devront prendre part à l'examen des projets d'acquisitions et de cessions par chacune des divisions, et aux prises de décisions en ce qui a trait aux immobilisations importantes et au financement des principales activités.

Le rôle des Affaires générales consistera aussi à fournir au moment voulu à la Direction les conseils juridiques nécessaires, à assurer une gestion efficace des encaisses et de la fiscalité, à formuler – pour tout le réseau – les lignes de conduite relatives aux rapports financiers et comptables, et à utiliser des méthodes modernes de vérification interne pour assurer l'intégrité des opérations financières et de l'information fournie à la Direction. Les Affaires générales se chargeront en outre de faire connaître et d'expliquer les activités du CN qui peuvent avoir des répercussions sur les différents « publics » de la Compagnie, d'entretenir de saines relations avec le gouvernement fédéral considéré comme « actionnaire », de maintenir au jour le jour avec les différents ordres de gouvernement les relations qu'est appelée à avoir une entreprise commerciale, et enfin d'établir les lignes de conduite en matière linguistique et de fournir les ressources nécessaires en ce domaine.

En gros, le rôle des Affaires générales regroupe désormais les fonctions de planification, de formulation des lignes de conduite, de gestion financière et d'affectation des ressources en ce qui touche toutes les divisions, ainsi que le contrôle et la vérification des activités exercées par les divisions visées. L'objectif du personnel des Affaires générales est d'assurer le leadership et la coordination des efforts de façon à faire le meilleur usage possible des ressources humaines, matérielles et financières de la Compagnie, dans l'intérêt général du Canada.

Revue financière de l'exercice

Résultats d'exploitation

En 1983, le bénéfice net du Réseau a été de $212.3 millions (perte nette de $223 millions en 1982 et bénéfice net de $193.2 millions en 1981). Le chiffre de 1983 représente un exploit pour le CN qui bat ainsi de $4.1 millions le record de ses $208.2 millions de bénéfice net enregistrés en 1979. Les principaux facteurs qui ont contribué à cette amélioration sont les augmentations de trafic attribuables à une amélioration de la conjoncture, particulièrement sur les lignes canadiennes, et le maintien d'un contrôle efficace des coûts. Autre élément important de ce redressement : les $228.5 millions de paiements intérimaires versés par le gouvernement canadien à titre de compensation partielle pour le manque à gagner associé au transport de céréales à des tarifs statutaires non rentables. Troisième point digne de mention, une réduction de $47.1 millions des frais imputables aux régimes de retraite, due à un réexamen actuariel de la caisse de retraite. En contrepartie de ces éléments positifs, signalons une diminution des subventions fédérales applicables à certaines dessertes ferroviaires non rentables assurées par le passé ainsi qu'une baisse des produits provenant de VIA Rail Canada Inc. pour services passés. Ces subventions se sont élevées à $29.8 millions en 1983 ($100 millions en 1982 et $58.7 millions en 1981). Enfin, la provision de $97.4 millions constituée en 1982 pour la dévalorisation des participations modifie la comparaison des résultats.

La situation déficitaire de 1982, en comparaison des résultats de 1981, s'expliquait par la récession économique nord-américaine, l'augmentation du trafic des céréales d'exportation à des tarifs statutaires non rentables, les frais d'intérêts élevés et la provision susmentionnée pour dévalorisation des participations.

Conformément aux dispositions de la loi, la Compagnie a prévu le versement d'un dividende de 20 % de son bénéfice net au gouvernement canadien. Ce dividende se monte à $42.5 millions ($38.6 millions en 1981). En 1982, aucun dividende n'avait été versé en raison du déficit enregistré.

Les résultats de chacune des divisions sont exposés ci-dessous, ainsi que le montant des frais d'intérêt imputé à chacune d'elles, montant qui a totalisé $268.4 millions en 1983, soit $28.1 millions de plus qu'en 1982 et $97.7 millions de plus qu'en 1981. Ces hausses sont dues à l'augmentation des emprunts contractés pour financer en particulier les immobilisations.

CN Rail

En 1983, CN Rail a enregistré un bénéfice de $260.7 millions, soit un mieux de $304 millions par rapport au déficit de $43.3 millions accusé en 1982, et de $54 millions par rapport aux résultats de 1981. Principaux facteurs de ce redressement : augmentation des volumes de trafic, amélioration de la productivité, subventions intérimaires applicables au secteur céréalier et abaissement des charges de retraite.

Les produits d'exploitation du Chemin de fer se sont montés à $3 386 millions, soit une augmentation de $418.9 millions par rapport à 1982 et de $307.1 millions par rapport à 1981. Ce sont les recettes marchandises qui sont à l'origine de ces changements. En 1983, elles se sont accrues de $224.2 millions, en raison surtout de l'augmentation des tonnages transportés dans la plupart des secteurs, notamment des produits forestiers, de l'automobile, des combustibles, des produits chimiques et des transports intermodaux, qui ont tous profité du léger redressement économique enregistré au Canada et aux États-Unis. Le relèvement marginal des tarifs a été plus que contrebalancé par une détérioration de la composition du trafic. Autre facteur important : les sommes versées par le gouvernement du Canada qui représentent $204.5 millions de cette augmentation. Les paiements intérimaires de $228.5 millions relatifs au transport des céréales, inclus dans ce montant, ont toutefois été contrebalancés par la réduction des paiements relatifs aux lignes secondaires. Même si ces derniers se sont révélés supérieurs de $22.1 millions pour l'année en cours, les montants applicables aux années antérieures ont marqué une baisse de $48.4 millions.

En 1982, les recettes marchandises ont chuté de $197.5 millions par rapport à 1981, principalement à cause de la baisse des volumes de trafic résultant de la récession. Cette baisse a été partiellement contrebalancée par des hausses tarifaires et une augmentation des versements fédéraux pour les services subventionnés assurés en 1983 et les années antérieures.

En 1983, les charges se sont élevées à $3 125.3 millions, en hausse de $114.9 millions sur 1982 et de $253.1 millions sur 1981. Cette hausse a pu rester en deçà de 4 % en dépit de l'inflation, d'un accroissement de près de 12 % des tonnages transportés et de l'augmentation des frais d'intérêt, grâce aux mesures prises par la Direction pour limiter les dépenses en rationalisant les opérations et en exerçant un contrôle sur les effectifs et les programmes de travaux à entreprendre. La réduction des coûts de retraite a aussi contribué au maintien des charges à ce niveau. La hausse des dépenses est donc surtout attribuable à l'inflation des coûts de la main-d'oeuvre et des matières et à l'augmentation des frais d'intérêt.

TerraTransport

En 1983, les pertes enregistrées par TerraTransport ont atteint $34.6 millions, soit $2.2 millions de plus qu'en 1982 et $5.8 millions de plus qu'en 1981. Ces résultats sont surtout imputables à l'inflation et à l'augmentation des taux d'intérêt.

Grand Trunk Corporation

En 1983, la Grand Trunk Corporation a enregistré une perte de $12.2 millions (perte de $54.5 millions en 1982 et bénéfice de $40.5 millions en 1981). La perte de 1982 était en partie attribuable à une réduction de $35.9 millions de la valeur estimative de réalisation du Central Vermont Railway Inc. Si cette somme avait été exclue, la perte aurait été, en 1982, de $18.6 millions. La baisse des charges d'exploitation a été le principal facteur d'amélioration en 1983, tandis que la réduction de la valeur estimative de réalisation du Central Vermont, la diminution de trafic reliée à la récession et les effets de l'inflation sur les salaires et les avantages sociaux expliquent, dans une large mesure, la détérioration des résultats d'exploitation en 1982.

Les produits se sont chiffrés à $436 5 millions en 1983, à $444 3 millions en 1982 et à $468 6 millions en 1981 Les volumes transportés en 1983 ont généralement été supérieurs à ceux de 1982, mais les gains engendrés ont été plus que contrebalancés par la baisse des tarifs consentie pour faire face à la concurrence d'autres transporteurs ferroviaires et routiers favorisés par la déréglementation La baisse des produits en 1982 résultait, dans une large mesure, d'une réduction des volumes transportés

Les charges se sont élevées à $448 7 millions en 1983, contre $498 8 millions en 1982 et $428 1 millions en 1981 Celles de 1982 englobaient la dévalorisation du Central Vermont Les principales causes de cette baisse des dépenses ont été les compressions de personnel, les réductions dans l'entretien cyclique, l'économie de matières, la baisse de prix du carburant et des frais d'intérêt et cela, en dépit d'une augmentation du trafic La provision pour le Central Vermont déjà mentionnée, la hausse des salaires et des avantages sociaux et les pertes sur change de devises ont contribué à l'augmentation des charges en 1982

Entreprises CN

Les Entreprises CN, qui regroupent les Communications CN, le Camionnage CN, les Hôtels et Tour CN, CN Marine Inc , CN Exploration, les Immeubles CN et les Autres entreprises ont enregistré un bénéfice de $65 millions en 1983 ($63 9 millions en 1982 et $56 5 millions en 1981) Nous donnons ci-après les résultats de chacun des constituants des Entreprises CN

Communications CN

Le bénéfice de cette division a été de $34 5 millions en 1983 ($32 1 millions en 1982 et $31 9 millions en 1981) L'augmentation de $2 4 millions est surtout attribuable à l'accroissement des produits engendré par la hausse tarifaire appliquée fin 1982 et en 1983, ainsi qu'à un rigoureux contrôle des dépenses L'augmentation de $0 2 million de 1982 résultait surtout d'un accroissement des recettes dû à des mesures tarifaires dont l'effet a été pratiquement annulé par la hausse inflationniste des charges

Camionnage CN

Les pertes du Camionnage CN se sont chiffrées à $8 millions en 1983, à $5 8 millions en 1982 et à $0 3 million en 1981 Le déficit enregistré cette année provient de la baisse des produits engendrée par une concurrence redoublée qui entraîne elle-même des réductions de tarifs, et par une baisse des volumes à transporter La perte de 1982 reflétait le ralentissement général de l'économie ainsi qu'une grève de sept semaines en Ontario

Hôtels et Tour CN

La perte des Hôtels et Tour CN s'est élevée à $2 7 millions en 1983 et à $0 7 million en 1982, après un bénéfice de $0 9 million en 1981 Les revenus réduits de l'exercice s'expliquent en grande partie par un taux d'occupation moindre dans certains hôtels et l'impossibilité de répercuter la hausse des charges dans certains autres Le facteur le plus important pour 1982 reste certainement les taux d'occupation réduits

CN Marine Inc.

CN Marine Inc a réalisé un bénéfice de $19 8 millions en 1983, soit $3 3 millions de plus qu'en 1982 et $10 5 millions de plus qu'en 1981 Cette hausse reflète l'augmentation des volumes de trafic en 1983, ainsi que la hausse des revenus forfaitaires provenant d'un accroissement des investissements

CN Exploration

CN Exploration a réalisé des gains de $10 3 millions en 1983 ($11 1 millions en 1982 et $4 1 millions en 1981) La baisse constatée en 1983 est largement imputable à une réduction des prix du pétrole associée à une augmentation des charges (hausse des frais d'intérêt, de production et d'exploration) L'amélioration de 1982 était surtout due à une augmentation des ventes pétrolières

Immeubles CN

Les gains des Immeubles CN ont atteint $10 5 millions en 1983 ($11 3 millions en 1982 et $10 5 millions en 1981) En 1983, la hausse de bénéfices imputable à la gestion immobilière a été largement contrebalancée par une réduction des profits sur ventes de terrains La hausse de 1982 était due à de plus hauts profits tirés de la gestion immobilière

Autres entreprises

Ce secteur a enregistré un bénéfice de $0 6 million en 1983 (pertes de $0 6 million en 1982 et de $0 1 million en 1981)

Messageries CN

Les Messageries CN ont accusé des pertes de $25 4 millions en 1983, de $40 6 millions en 1982 et de $39 9 millions en 1981 Le déficit de 1982 reflétait une provision de $10 8 millions pour frais estimatifs reliés à la fusion des activités de camionnage et de messageries La tendance est à l'amélioration des résultats grâce à une politique de suppression des services non rentables et de contrôle serré des dépenses

Divers

Le déficit enregistré dans le secteur Divers a été de $41 3 millions en 1983, soit $74 8 millions de moins qu'en 1982, mais $1 5 million de plus qu'en 1981 L'écart entre 1983 et 1982 résulte surtout de la constitution, en 1982, d'une provision de $61 5 millions pour la dévalorisation de l'investissement dans Eurocanadian Shipholdings Limited (Cast) Notons pour 1983 une augmentation des revenus d'intérêts et des crédits d'impôts à l'investissement L'augmentation du déficit de 1982 par rapport à celui de 1981 était largement due à une augmentation des frais d'intérêt non répartis

Impôts sur le revenu

Les $99 3 millions d'impôts payables pour l'exercice 1983 ont été éliminés grâce aux crédits d'impôts résultant des pertes des exercices antérieurs, dégrèvements comptabilisés à titre d'éléments extraordinaires Le montant correspondant pour 1981 était de $91 1 millions Il n'y a pas eu d'impôts en 1982 en raison du déficit Voir la note 10 afférente aux états financiers consolidés qui précise la disponibilité d'avantages fiscaux pour les exercices à venir La Compagnie prévoit que ces avantages lui permettront des dégrèvements d'un montant suffisant pour couvrir pratiquement tout impôt sur le revenu payable jusqu'en 1989.

Encaisse et ressources en capitaux

Le tableau ci-dessous fait apparaître l'évolution de l'encaisse de la Compagnie au cours des exercices 1981 à 1983

	1983	1982	1981
		(en millions)	
Provenance des fonds			
Fonds provenant de l'exploitation	$467 6	$113 0	$421 2
Émission de dette à long terme et obligations découlant de contrats de location-acquisition	124 2	536 1	488 0
Émission de capital-actions	101 8	4 3	6 6
Produit net de la réalisation d'éléments d'actif	41 7	16 2	32 6
Divers	54 6	24 4	11 2
Total	789 9	694 0	959 6
Affectation des fonds			
Nouvelles immobilisations	714 4	648 1	662 5
Participations	1 6	4 7	11 7
Réduction de la dette à long terme et des obligations découlant des contrats de location-acquisition	54 4	42 6	227 5
Dividende	42 5	—	38 6
Total	812 9	695 4	940 3
Augmentation (diminution) du fonds de roulement	(23 0)	(1 4)	19 3
Changements dans les éléments du fonds de roulement à l'exclusion de l'encaisse	195 9	(48 9)	(78 8)
Augmentation (diminution) de l'encaisse	$172 9	$(50 3)	$(59 5)

L'augmentation de l'encaisse de 1983 ($172 9 millions) est attribuable à l'amélioration des fonds provenant de l'exploitation. En 1982, le volume relativement faible de ces fonds avait été la cause principale de l'encaisse négative, tandis qu'en 1981 cette dernière était due au report de nouveaux emprunts à long terme en raison des conditions du marché. Au cours de ces deux exercices, les insuffisances de caisse avaient été comblées par des emprunts bancaires à court terme absorbés en 1983. Les emprunts bancaires, au 31 décembre 1983, atteignaient $CAN 0.6 million. Les dispositions prises avec un certain nombre de banques au Canada et aux États-Unis assurent à la Compagnie des marges de crédit supérieures à ses perspectives d'emprunt à court terme.

En mars 1983, la Compagnie a procédé à l'émission et à la vente, aux États-Unis, de $ÉU 100 millions de débentures. Le même mois, elle a pris les mesures nécessaires au remboursement de deux emprunts bancaires de FS 100 millions chacun, venant à échéance en 1985 et 1987 respectivement. Ces opérations en francs suisses se traduiront pour la Compagnie par une diminution des frais d'intérêt et par un léger report d'échéance pour la tranche correspondante de la dette à payer. Au cours de 1983, la Compagnie a émis, en faveur du gouvernement canadien, relativement aux projets d'investissements de CN Marine, 203 600 actions ordinaires représentant $101 800 000. Si les conditions du marché le permettent, la Compagnie envisage de faire de nouvelles émissions sur les marchés de capitaux, sans toutefois pouvoir en prévoir les montants, la nature ni la date.

Étant donné l'importance des fonds provenant de l'exploitation et le volume relativement faible de nouveaux emprunts, la Compagnie a vu, à la fin de l'exercice, le ratio de la dette à long terme s'abaisser de 44.5 % à 43.1 %. Pour 1984, les dépenses en immobilisations devraient approcher les $900 millions, et atteindre quelque $2 milliards pour 1985-1986. Les projets d'investissements de 1984 à 1986 comprennent, entre autres, le renforcement du réseau ferroviaire dans l'Ouest, le renouvellement des installations essentielles, l'acquisition de matériel roulant et autre, ainsi que l'amélioration du rendement. Malgré l'adoption en 1983 de la loi prévoyant l'augmentation des subventions versées à la Compagnie pour les transports céréaliers, le CN envisage de contracter des emprunts pour couvrir une partie des frais associés à ces transports.

Au 31 décembre 1983, la Compagnie s'était engagée à acheter des rails pour un montant global de $18.6 millions. En outre, elle consacrera $79.1 millions de ses immobilisations à l'achat de traverses de chemin de fer et $9.1 millions à l'achat de matériel roulant.

Inflation

Pour la première fois en plus de cinq ans, le taux annuel d'inflation des salaires, des combustibles et des matières a été inférieur à 10 %. Il s'agit d'une baisse spectaculaire puisque le taux d'inflation de la Compagnie rejoint maintenant celui de l'indice des prix à la consommation pour se situer légèrement en dessous de 6 %. Comparativement, les taux de l'an dernier étaient de 12 % pour le CN et de 11 % pour les prix à la consommation.

Bien des facteurs sont à l'origine de cette chute du taux d'inflation : le résultat de la politique des 6 et 5 %, la stabilisation des pri du pétrole, le fléchissement des taux d'intérêt et l'effet modérateur que peut avoir sur les prix la baisse de la demande associée à la récente récession économique.

En dépit de ces résultats très encourageants des pressions inflationnistes continuent de s'exercer, et l'impact de nombreuses année consécutives d'augmentation de prix se fait nettement sentir. Reconnaissant le besoin de compléter l'information sur les coûts d'origine figurant dans les états financiers, l'Institut Canadien des Comptables Agréés publié, en décembre 1982, des recommandations touchant la consignation de certain effets des variations de prix dans l'entreprise. Ces recommandations ont été appliquées en 1983, et l'information pertinente à CN figure après les notes afférentes aux états financiers.

États financiers consolidés

État consolidé des résultats

		Exercice clos le 31 décembre		
		1983	1982	1981
			(en milliers)	
CN Rail	Produits	$3 386 046	$2 967 101	$3 078 924
	Charges	3 125 352	3 010 419	2 872 214
	Bénéfice (perte)	260 694	(43 318)	206 710
TerraTransport	Produits	47 839	46 799	49 078
	Charges	82 397	79 193	77 901
	Perte	(34 558)	(32 394)	(28 823)
Grand Trunk Corporation	Produits	436 464	444 272	468 628
	Charges	448 688	498 777	428 133
	Bénéfice (perte)	(12 224)	(54 505)	40 495
Entreprises CN				
Communications CN	Produits	257 883	244 016	217 641
	Charges	223 402	211 919	185 713
	Bénéfice	34 481	32 097	31 928
Camionnage CN	Produits	86 143	88 544	99 142
	Charges	94 092	94 302	99 403
	Perte	(7 949)	(5 758)	(261)
Hôtels et Tour CN	Produits	50 622	57 662	59 448
	Charges	53 389	58 377	58 507
	Bénéfice (perte)	(2 767)	(715)	941
CN Marine Inc.	Produits	197 355	187 623	175 475
	Charges	177 552	171 116	166 162
	Bénéfice	19 803	16 507	9 313
CN Exploration	Produits	24 667	18 578	7 145
	Charges	14 349	7 474	3 006
	Bénéfice	10 318	11 104	4 139
Immeubles CN	Produits	22 701	19 711	17 779
	Charges	12 166	8 415	7 255
	Bénéfice	10 535	11 296	10 524
Autres entreprises	Bénéfice (perte)	611	(649)	(131)
Total Entreprises CN	Bénéfice	65 032	63 882	56 453
Messageries CN	Produits	86 803	96 266	105 743
	Charges	112 224	136 891	145 639
	Perte	(25 421)	(40 625)	(39 896)
Divers	Perte	(41 283)	(116 075)	(39 789)
Bénéfice (perte) avant impôts sur le revenu et élément extraordinaire		212 240	(223 035)	195 150
Impôts sur le revenu		99 290	—	93 120
Bénéfice (perte) avant élément extraordinaire		112 950	(223 035)	102 030
Réduction des impôts sur le revenu découlant du report de pertes d'exercices antérieurs		99 383	—	91 140
Bénéfice net (perte nette)		$ 212 333	$ (223 035)	$ 193 170

Se reporter aux notes afférentes aux états financiers consolidés.

Bilan consolidé

		31 décembre			
		1983		1982	
		(en milliers)			
Actif					
Actif à court terme	Encaisse	$ 59 544		$ —	
	Débiteurs	402 613		370 414	
	Fournitures et approvisionnements	363 814		449 879	
	Autres éléments d'actif à court terme	209 269		186 636	
		1 035 240		1 006 929	
Caisse d'assurances		5 903		4 086	
Participations		36 399		42 431	
Immobilisations		5 612 173		5 193 494	
Autres éléments d'actif et charges reportées		100 050		89 031	
		$6 789 765		**$6 335 971**	
Passif					
Passif à court terme	Emprunts bancaires et autres dettes	$ 600		$ 114 005	
	Créditeurs	591 210		537 122	
	Charges courues	247 930		240 357	
	Tranche à payer de la dette à long terme	46 667		34 043	
	Autres éléments de passif à court terme	180 824		90 436	
		1 067 231		1 015 963	
Provision pour assurances		5 903		4 086	
Autres éléments de passif et crédits reportés		288 576		229 891	
Dette à long terme		2 311 131		2 240 774	
Part des actionnaires minoritaires dans les filiales		4 345		4 345	
Avoir de l'actionnaire	Capital-actions de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada; 6 487 502 actions ordinaires sans valeur nominale (6 283 902 en 1982) autorisées, émises et en circulation	$2 588 225		$2 486 425	
	Bénéfices non répartis	524 354	3 112 579	354 487	2 840 912
			$6 789 765		**$6 335 971**

Au nom du Conseil d'administration: J. H. Horner, administrateur;
J. Maurice LeClair, administrateur.

Se reporter aux notes afférentes aux états financiers consolidés.

État consolidé des bénéfices non répartis

	Exercice clos le 31 décembre		
	1983	1982	1981
		(en milliers)	
Solde au début de l'exercice	$354 487	$577 522	$422 986
Bénéfice net (perte nette) de l'exercice	212 333	(223 035)	193 170
	566 820	354 487	616 156
Dividende	42 466	—	38 634
Solde à la fin de l'exercice	**$524 354**	**$354 487**	$577 522

Se reporter aux notes afférentes aux états financiers consolidés.

État consolidé de l'évolution de la situation financière

		Exercice clos le 31 décembre		
		1983	1982	1981
			(en milliers)	
	Fonds de roulement négatif au début de l'exercice	$ (9 034)	$ (7 628)	$ (26 938)
Provenance des fonds	Bénéfice net (perte nette) de l'exercice	212 333	(223 035)	193 170
	Plus (moins) éléments n'entraînant aucun mouvement de fonds			
	- amortissement	251 806	239 573	224 224
	- amortissement des contrats de location-acquisition	2 200	506	—
	- amortissement de l'escompte à l'émission de la dette à long terme	508	512	465
	- part (du bénéfice net) de la perte nette non répartie par les sociétés comptabilisée à la valeur de consolidation	731	(1 979)	3 388
	- provision pour dévalorisation de certaines participations	—	97 407	—
	Fonds provenant de l'exploitation	467 578	112 984	421 247
	Émission de dette à long terme et obligations découlant de contrats de location-acquisition	124 207	536 076	487 953
	Émission de capital-actions	101 800	4 300	6 614
	Produit net de l'aliénation d'éléments d'actif	41 728	16 236	32 610
	Autres	54 590	24 321	11 208
	Total	789 903	693 917	959 632
Affectation des fonds	Nouvelles immobilisations			
	- propres	712 754	611 786	662 540
	- louées	1 659	36 314	—
	Participations	1 623	4 673	11 670
	Réduction de la dette à long terme et des obligations découlant de contrats de location-acquisition	54 358	42 550	227 478
	Dividende	42 466	—	38 634
	Total	812 860	695 323	940 322
Augmentation (diminution) du fonds de roulement		(22 957)	(1 406)	19 310
	Fonds de roulement négatif à la fin de l'exercice	$ (31 991)	$ (9 034)	$ (7 628)

Se reporter aux notes afférentes aux états financiers consolidés

Notes afférentes aux états financiers consolidés

Note 1 : Principales conventions comptables

Introduction

Dans les présentes notes, toutes les références faites à la « Compagnie » incluent la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, propriété exclusive du gouvernement du Canada, et, sauf indication contraire du contexte, ses filiales consolidées ; toutes les références au « réseau » incluent la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et ses filiales consolidées ainsi que les lignes de chemin de fer et de navigation, les installations de télécommunications et les autres biens dont le gouvernement du Canada a confié la gestion et l'exploitation à la Compagnie.

a) Principes de consolidation

Les états financiers consolidés comprennent les comptes de toutes les filiales et la part de la Compagnie aux éléments d'actif et de passif, aux produits et aux charges des Télécommunications CNCP, comptabilisée selon la méthode de la consolidation proportionnelle ; la part du CN aux activités des Télécommunications CNCP représente un peu moins des deux tiers des activités des Communications CN. Conformément aux lois régissant le réseau, les états financiers consolidés comprennent aussi les comptes des Chemins de fer du gouvernement canadien que le gouvernement du Canada a confiés à la Compagnie.

Les participations non majoritaires sont comptabilisées à la valeur de consolidation dans les cas appropriés.

b) Présentation des résultats par division

Les charges pour services rendus par d'autres divisions et par les Entreprises CN, facturés habituellement à leur valeur marchande, n'ont pas été éliminées des résultats par division. Cette façon de procéder n'a aucun effet sur le bénéfice net consolidé.

c) Fournitures et approvisionnements

Les stocks sont évalués au coût en magasin, calculé à partir de moyennes pondérées pour les rails et les traverses, des dernières factures pour le carburant et les fournitures neuves, et de la valeur estimative d'usage ou de revente pour les fournitures usagées, désuètes ou réformées.

d) Immobilisations

Les immobilisations sont comptabilisées au prix coûtant. Les biens incorporés au réseau le 1er janvier 1923 sont comptabilisés à la valeur qui figurait dans les livres des compagnies constituantes, moins la somme de $262.8 millions radiée lors de la révision du capital en 1937.

La comptabilité relative aux installations ferroviaires et de télécommunications s'effectue conformément aux règlements de la Commission canadienne des transports, du Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes (au Canada) et de l'Interstate Commerce Commission (aux États-Unis). Les immobilisations importantes qui s'ajoutent aux installations existantes ou qui les remplacent sont généralement capitalisées. Les frais d'intérêt sont imputés aux résultats.

Le coût des éléments d'actif amortissables désaffectés ou aliénés, moins la valeur de récupération, est imputé à l'amortissement accumulé conformément au plan d'amortissement par catégories, sauf dans le cas des divisions Camionnage CN et Hôtels et Tour CN pour lesquelles on emploie la méthode de l'amortissement à l'unité. Selon cette méthode, les gains et les pertes sont imputés au fur et à mesure aux résultats.

Note 1 : Principales conventions comptables (suite)

e) Amortissement

L'amortissement est calculé à des taux suffisants pour en permettre la répartition sur la durée estimative d'utilisation des biens, généralement selon la méthode linéaire. La Commission canadienne des transports, le Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes et l'Interstate Commerce Commission autorisent certains taux pour les installations ferroviaires et de télécommunications. Les taux s'appliquant aux principales catégories de biens sont les suivants :

	Taux annuel
Traverses	2,89 %
Rails	1,87 %
Matériel de voie divers	1,90 %
Ballast	2,76 %
Locomotives de ligne	5,23 %
Wagons	2,97 %
Installations de télécommunications commerciales	6,08 %

Les installations hôtelières sont amorties à des taux annuels variant de 2 à 10 % et les navires, à un taux de 5 %.

f) Produits du transport

Les produits d'exploitation tirés du transport sont généralement comptabilisés lorsque les mouvements sont terminés ; en trafic d'échange, on considère un mouvement comme terminé lorsque le transporteur correspondant a pris possession de la marchandise. Les coûts découlant de mouvements qui ne sont pas encore terminés sont généralement reportés.

g) Régimes de retraite

Le coût des services courants est imputé aux résultats selon la comptabilité d'exercice. Le coût des services passés est imputé aux résultats à raison de montants annuels, couvrant principal et intérêts, sur des périodes allant jusqu'en 2006 (2015 pour les régimes de retraite des États-Unis).

Les versements de capitalisation sont déterminés selon la méthode actuarielle de répartition des coûts basée sur les avantages courus.

h) Devises étrangères

Les éléments d'actif et de passif en devises étrangères ont été convertis en dollars canadiens aux taux courants, sauf dans le cas des participations, des immobilisations et de la dette à long terme pour lesquelles les taux originaires ont été utilisés. Les gains ou les pertes de change ont été imputés aux résultats. Les produits et les charges des filiales étrangères ont été convertis aux taux moyens de l'exercice, sauf dans le cas des provisions pour amortissement qui sont traitées de la même manière que les immobilisations correspondantes.

Note 2 : Participations

	Pourcentage des actions avec droit de vote	31 décembre 1983	198
		(en milliers)	
Sociétés comptabilisées à la valeur de consolidation			
Chicago and Western Indiana Railroad Company	20%	$ 6 010	$ 6 38
Compagnie du complexe ferroviaire de Toronto	50%	10 682	10 68
Autres		15 146	20 48
		31 838	37 55
Autres sociétés et investissements, au prix coûtant, moins les provisions pour dévalorisation, le cas échéant		4 561	4 87
Total		**$36 399**	$42 43

Note 3 : Immobilisations

	31 décembre 1983			31 décembre 1982		
	Prix coûtant	Amortissement accumulé	Montant net	Prix coûtant	Amortissement accumulé	Montant ne
		(en milliers)			(en milliers)	
CN Rail	$6 785 361	$2 597 619	$4 187 742	$6 367 381	$2 496 658	$3 870 72
TerraTransport	98 871	50 311	48 560	98 682	46 621	52 06
Grand Trunk Corporation	537 143	135 287	401 856	536 488	130 887	405 60
Entreprises CN						
Communications CN	674 181	258 557	415 624	647 631	237 918	409 71
Camionnage CN	66 293	35 824	30 469	64 593	34 803	29 79
Hôtels et Tour CN	193 352	68 821	124 531	195 529	68 517	127 01
CN Marine Inc	302 721	41 205	261 516	206 444	32 518	173 92
CN Exploration	28 171	2 285	25 886	13 704	257	13 44
Immeubles CN	54 492	11 879	42 613	42 182	10 777	31 40
Autres entreprises	31 552	26	31 526	35 073	736	34 33
Messageries CN	42 580	18 762	23 818	52 475	25 773	26 70
Divers	27 525	9 493	18 032	27 177	8 400	18 77
	$8 842 242	**$3 230 069**	$5 612 173	$8 287 359	$3 093 865	$5 193 49
Montants compris ci-dessus relatifs aux Chemins de fer du gouvernement canadien confiés à la Compagnie par le gouvernement du Canada	$ 945 772	$ 524 886	$ 420 886	$ 875 222	$ 502 753	$ 372 46

Au 31 décembre 1983, la valeur brute des éléments d'actif détenus en vertu de contrats de location-acquisition compris dans les chiffres ci-dessus s'élevait à $38 millions ($36,3 millions en 1982) et l'amortissement accumulé correspondant, à $2,7 millions ($0,5 million en 1982).

Note 4 : Dette à long terme

		Échéance	Monnaie de paiement	31 décembre 1983	31 décembre 1982
				(en milliers)	
Obligations, débentures et billets	Canadien National 5 3/4 % obligations 25 ans (a, b)	1er janv. 1985	$CAN	$ 64 168	$ 66 242
	Canadien National 8 3/8 % obligations 10 ans	15 nov. 1986	$ÉU	83 232	83 232
	Canadien National 8 7/8 % obligations 10 ans (b)	1er mars 1987	$CAN	47 924	49 158
	Canadien National 5 % obligations 27 ans (a, b)	1er oct. 1987	$CAN	100 141	103 641
	Canadien National 14 5/8 % billets 10 ans	1er déc. 1991	$ÉU	117 817	117 817
	Canadien National 9 1/4 % débentures à caisse d'amortissement 20 ans	15 mars 1998	$ÉU	133 533	133 533
	Canadien National 8 3/8 % débentures à caisse d'amortissement 25 ans	1er juill. 2002	$ÉU	100 639	105 935
	Canadien National 9 7/10 % débentures à caisse d'amortissement 25 ans	15 juill. 2004	$ÉU	174 940	174 940
	Canadien National 14 % débentures à caisse d'amortissement 25 ans	15 janv. 2006	$ÉU	178 783	178 783
	Canadien National 15 % débentures à caisse d'amortissement 25 ans	1er juin 2006	$ÉU	181 238	181 238
	Canadien National 16 1/4 % débentures à caisse d'amortissement 25 ans	1er mars 2007	$ÉU	183 053	183 053
	Canadien National 14 3/4 % débentures à caisse d'amortissement 30 ans	1er sept. 2012	$ÉU	247 984	247 984
	Canadien National 12 % débentures à caisse d'amortissement 30 ans	15 mars 2013	$ÉU	122 548	—
	Buffalo and Lake Huron 5 1/2 % obligations 1re hypothèque	Perpétuelles	Sterling	795	795
	Buffalo and Lake Huron 5 1/2 % obligations 2e hypothèque	Perpétuelles	Sterling	1 228	1 228
	Total			1 738 023	1 627 579
Prêt et avances du gouvernement du Canada (c)	Emprunt du gouvernement du Canada		$CAN	268 377	275 763
	Chemins de fer du gouvernement canadien – avances au fonds de roulement		$CAN	14 075	14 104
	Total			282 452	289 867
Autres	Montants à payer aux termes de conventions portant sur l'achat de matériel (d)		$ÉU	183 637	207 282
	Emprunts suisses (e)		FS	129 158	129 158
	Obligations découlant de contrats de location-acquisition (f)		Divers	30 297	32 587
	Billet à ordre 9 5/8 % (g)		$CAN	1 703	1 957
	Total			344 795	370 984
				2 365 270	2 288 430
	Moins				
	Escompte non amorti à l'émission de la dette à long terme			6 569	7 077
	Tranche à payer de la dette à long terme, convertie au taux originaire			42 273	29 986
	Débentures à caisse d'amortissement venant à échéance en 2002, rachetées et non annulées			5 297	10 593
				54 139	47 656
	Dette à long terme			**$2 311 131**	**$2 240 774**

Note 4 . Dette à long terme (suite)

a) Garanties par le gouvernement du Canada.

b) Assujetties à des dispositions de rachat.

c) De l'emprunt auprès du gouvernement du Canada, $221.5 millions portent intérêt au taux annuel de 8 3/4 % et sont remboursables en versements semestriels égaux de $13.63 millions, couvrant les intérêts et le principal, jusqu au 30 juin 1998. Les conditions relatives au solde n'ont pas encore été arrêtées. Le taux d'intérêt moyen pondéré applicable au prêt de $221.5 millions et aux avances aux 31 décembre 1983 et 1982 s'établissait à environ 8.2 % l'an.

d) Garantis par le matériel roulant, remboursables en versements semestriels ou trimestriels, sur différentes périodes jusqu'en 1995 et portant intérêt à des taux s'échelonnant de 8 à 17 3/4 %. Au 31 décembre 1983, les montants en principal à payer étaient de $ÉU 174.7 millions ($ÉU 197.3 millions au 31 décembre 1982).

e) Placement privé de 100 millions de francs suisses portant un intérêt de 5 1/8 %, remboursable le 16 mars 1988, et emprunt bancaire de 100 millions de francs suisses portant un intérêt de 5 1/2 %, remboursable le 9 avril 1988, tous deux assujettis à une clause autorisant un remboursement anticipé.

f) Les taux d'intérêt applicables varient d'environ 11 1/4 % à 15 3/4 % et les dates d'échéance vont de 1984 à 2003 inclusivement. Pour plus de détails sur les obligations découlant des contrats de location-acquisition, se reporter à la note 6.

g) Remboursable en versements semestriels de $218 503, couvrant les intérêts et le principal, jusqu'au 1er août 1988.

h) Les montants en principal à payer sur la dette en cours au 31 décembre 1983, compte tenu des exigences des caisses d'amortissement et des possibilités de rachat, ainsi que des intérêts implicites de $15.1 millions au titre des paiements découlant des contrats de location-acquisition, s'établissent comme suit :

	(en milliers)
Exercice se terminant le 31 décembre	
1984	$ 59 967
1985	121 649
1986	138 335
1987	185 010
1988	186 537
1989 - 1993	506 679
1994 - 1998	487 693
1999 - 2003	334 136
2004 - 2008	199 653
2009 - 2013	92 590

i) Si l'on avait utilisé le taux de change en vigueur à la fin de l'exercice pour convertir en devises étrangères les montants dus à long terme, la dette à long terme eût été augmentée de $152.5 millions ($132 millions en 1982).

Note 5 : Avoir de l'actionnaire

a) Capital-actions

Au cours de l'exercice, 203 600 (8 600 en 1982) actions ordinaires sans valeur nominale de la Compagnie ont été émises en faveur du gouvernement du Canada pour une valeur de $101 800 000 ($4 300 000 en 1982), aux termes d'une entente intervenue avec le Gouvernement et révisée en 1983 en vertu de laquelle ce dernier doit acheter des parts du capital-actions de la Compagnie qui pourraient atteindre une valeur globale de $158 100 000 (montant porté à $164 767 000 pour tenir compte de l'inflation), à titre de participation financière aux projets d'immobilisations de CN Marine. La valeur globale des actions émises au 31 décembre 1983 aux termes de cette entente se chiffre à $139 390 000.

b) Bénéfices non répartis

Aux termes de la loi qui la régit, la Compagnie doit verser au Receveur général du Canada un dividende égal à 20 % du bénéfice net de l'exercice, ou tout pourcentage plus élevé de ce bénéfice que prescrirait le gouverneur en conseil. À ce titre a donc été comptabilisé un montant de dividende représentant 20 % du bénéfice net de l'exercice, inscrit aux Autres éléments de passif à court terme.

Note 6 : Engagements importants

a) Contrats de location

(i) Au 31 décembre 1983, les engagements de la Compagnie en vertu de contrats de location portant principalement sur du matériel roulant ferroviaire, à l'exclusion des obligations découlant des contrats de location-acquisition comptabilisées avec la dette à long terme (voir note 4), s'établissaient comme suit :

	Baux non résiliables	
	Contrats de location-acquisition	Contrats de location-exploitation
	(en milliers)	
Exercice se terminant le 31 décembre		
1984	$ 47 349	$ 65 947
1985	42 088	50 670
1986	37 618	42 355
1987	36 223	39 462
1988	33 935	36 007
1989 - 1993	53 915	87 264
1994 - 1998	5 430	33 171
Ultérieurement	2 557	4 264
Total des versements minimaux à effectuer	259 115	$359 140
Moins montant représentant les intérêts implicites	72 827	
Valeur actualisée des versements minimaux nets à effectuer en vertu de contrats de location-acquisition	$186 288	

Bon nombre des baux contiennent des clauses de renouvellement et une clause permettant l'achat des biens à la juste valeur marchande à l'expiration du bail.

Note 6 : Engagements importants (suite)

(ii) Les frais de location aux termes de l'ensemble des baux s'établissaient comme suit :

	Exercice clos le 31 décembre		
	1983	**1982**	1981
	(en milliers)		
Total des frais	$169 328	$176 073	$178 814
Frais en vertu des contrats de location-acquisition non compris dans la dette à long terme	$ 46 899	$ 47 779	$ 46 971

(iii) L'écart net dans le bénéfice et les augmentations de l'actif et du passif, qui paraîtraient aux états financiers consolidés si les baux des exercices antérieurs satisfaisant aux critères des contrats de location-acquisition avaient été capitalisés, s'établissent comme suit :

	Exercice clos le 31 décembre		
	1983	**1982**	1981
	(en milliers)		
Augmentation (diminution) nette du bénéfice	$ 2 272	$ 596	$ (54)
Augmentation de l'actif			
Immobilisations			
Biens loués en vertu de contrats de location-acquisition	$295 782	$296 019	$301 397
Moins amortissement accumulé	172 959	152 292	131 487
	$122 823	$143 727	$169 910
Augmentation du passif			
Passif à court terme			
Valeur actualisée des obligations découlant des contrats de location-acquisition	$ 28 500	$ 25 817	$ 23 600
Passif à long terme			
Valeur actualisée des obligations découlant des contrats de location-acquisition	$186 288	$208 292	$229 671
Moins tranche à court terme	28 500	25 817	23 600
	$157 788	$182 475	$206 071

b) Autres engagements importants

En vertu d'un accord conclu avec une grande entreprise sidérurgique canadienne, la Compagnie s'est engagée, en date du 31 décembre 1983, à acheter pour $18.6 millions de rails. En outre, il y a engagements de dépenses en immobilisations de $79.1 millions pour des traverses et de $9.1 millions pour du matériel roulant.

Note 7 : Subventions
Les produits comprennent les subventions suivantes :

	Exercice clos le 31 décembre		
	1983	**1982**	1981
	(en milliers)		
Gouvernement du Canada			
a) Versements au titre de la Loi sur les chemins de fer, prévus par cette loi et par la loi y afférente portant affectation de crédits, à l'égard de certains services non rentables et de tarifs imposés dont le maintien est obligatoire en vertu de la Loi sur les chemins de fer	$205 468	$229 494	$162 014
b) Paiements intérimaires destinés à compenser partiellement l'absence de recettes associée au coût du transport de céréales à des tarifs statutaires non rentables pendant l'année-récolte s'échelonnant du 1er août 1982 au 31 juillet 1983 et la période allant du 1er août au 31 décembre 1983	228 452	—	—
c) Subventions au titre de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique	17 361	16 161	17 341
d) Divers	6 154	6 529	5 716
Divers	168	803	2 629
	$457 603	**$252 987**	$187 700

Note 8 : Régimes de retraite

La Compagnie offre à presque tous ses employés des régimes de retraite en vertu desquels ceux-ci ont droit, à l'âge de la retraite, à des prestations fondées sur la rémunération et les années de service. Le coût annuel de ces régimes s'établit comme suit :

	Exercice clos le 31 décembre		
	1983	1982	1981
	(en milliers)		
	$138 252	$185 359	$182 570

À partir du 1er janvier 1983, la Compagnie s'est fondée sur une évaluation actuarielle plus courante pour déterminer le coût des services passés restant à imputer aux résultats, ce qui a donné lieu à une réduction nette des coûts des régimes de retraite de l'ordre de $47.1 millions.

Aux 31 décembre 1983, 1982 et 1981, le coût total des services passés restant à imputer aux résultats, fondé sur l'évaluation actuarielle la plus récente alors et compte tenu de rajustements ultérieurs, s'élève à :

	31 décembre		
	1983	1982	1981
	(en milliers)		
Régimes canadiens	$1 415 981	$1 526 280	$1 445 213
Régimes américains	13 682	13 710	28 669
	$1 429 663	$1 539 990	$1 473 882

Le solde au 31 décembre 1983, réduit de $126.8 millions par suite de l'évaluation actuarielle la plus récente, sera imputé aux résultats en montants annuels, comprenant les intérêts et le principal, comme suit :

	Coût annuel (en milliers)		Coût annuel (en milliers)
1984	$ 78 926	1998	$103 536
1985	86 557	1999	109 218
1986	152 708	2000	115 210
1987	151 172	2001	121 944
1988	159 584	2002	73 371
1989	168 451	2003	77 392
1990	177 811	2004	81 635
1991	187 686	2005	86 110
1992	175 534	2006	90 679
1993	160 159	2007-2008	103
1994	163 631	2009	559
1995	172 836	2010-2011	563
1996	186 380	2012-2015	1 476
1997	124 372		

En 1983, le montant d'imputation aux résultats a dépassé de $25.4 millions le montant à capitaliser, alors qu'en 1982 et 1981 le montant à capitaliser avait excédé de $4.3 millions l'imputation aux résultats. L'excédent cumulatif des imputations aux résultats sur les montants à capitaliser, qui s'élève à $81.6 millions ($56.2 millions en 1982) est compris dans les Autres éléments de passif et crédits reportés.

La valeur actuarielle des prestations acquises au 31 décembre 1981, date de la dernière évaluation actuarielle, excédait de $214.8 millions la valeur totale des caisses de retraite à cette date.

Note 9 : Perte du secteur Divers
La perte du secteur Divers découle des éléments suivants

	Exercice clos le 31 décembre		
	1983	1982	1981
	(en milliers)		
Produits divers	$ 1 851	$ 1 839	$ 1 851
Intérêts			
intérêts totaux sur la dette à long terme	274 180	236 206	158 192
intérêts sur les emprunts à court terme	7 950	7 182	14 946
intérêts sur les placements	(13 687)	(3 015)	(2 307
intérêts totaux (net)	268 443	240 373	170 831
intérêts imputés aux divisions	(248 507)	(214 169)	(168 398
	19 936	26 204	2 433
Autres charges (net)[1]	23 198	91 710	39 207
Total des charges	43 134	117 914	41 640
Total de la perte du secteur Divers	**$ 41 283**	**$116 075**	**$ 39 789**

[1] Les autres charges (net) reflètent le montant de produits et charges de nature générale et tenaient compte en 1982 d'une provision de $61 5 millions pour la dévalorisation d'un placement de portefeuille

Note 10 : Impôts sur le revenu

La Compagnie dispose d'écarts temporaires d'environ $900 millions qu'elle peut affecter à la réduction du revenu imposable des années à venir. De ce montant, $700 millions sont attribuables à l'excédent du coût en capital non amorti aux fins d'impôts sur la valeur comptable nette des éléments d'actif amortissables

De plus, la Compagnie peut se prévaloir, au titre de dégrèvements d'impôt pour investissements, des réductions ci-dessous concernant l'impôt sur le revenu des années suivantes :

Échéance	(en millions)
1984	$19 4
1985	$28 2
1986	$35 0
1987	$32 0
1988	$ 4 4
1990	$26 1

La Compagnie a droit au remboursement de 20 % des crédits d'impôts pour investissements applicables à l'année en cours, en vertu d'immobilisations reconnues faites après le 19 avril 1983, avantage dont elle fait état en inscrivant $6.5 millions au secteur Divers.

Note 11: Information sectorielle

a) Zones géographiques

Pratiquement toutes les activités du réseau ainsi que ses éléments d'actif se situent au Canada, à l'exception de la Grand Trunk Corporation qui est exploitée aux États-Unis.

b) Trafic international

En plus de l'apport de la Grand Trunk Corporation, le réseau tire des produits du trafic en provenance ou à destination de chemins de fer des États-Unis. En 1983, ces produits se sont chiffrés approximativement à $581 millions ($528 millions en 1982 et $607 millions en 1981).

c) Éléments d'actif identifiables par division

	31 décembre		
	1983	1982	1981
	(en milliers)		
CN Rail	$4 886 466	$4 612 860	$4 376 924
TerraTransport	57 901	65 616	63 481
Grand Trunk Corporation	591 851	586 727	619 742
Entreprises CN			
Communications CN	471 750	463 827	452 221
Camionnage CN	55 820	50 371	62 618
Hôtels et Tour CN	138 783	138 781	141 748
CN Marine Inc	309 183	204 662	175 766
CN Exploration	31 111	20 845	2 718
Immeubles CN	57 720	52 046	32 588
Autres entreprises	51 287	45 480	71 209
Messageries CN	34 744	42 160	61 388
Divers	103 149	52 596	73 360
Total de l'actif selon le bilan consolidé	$6 789 765	$6 335 971	$6 133 763

d) Dépenses en immobilisations et amortissement par division

	Dépenses en immobilisations*			Amortissement		
	Exercice clos le 31 décembre			Exercice clos le 31 décembre		
	1983	1982	1981	1983	1982	1981
	(en milliers)			(en milliers)		
CN Rail	$508 318	$469 057	$512 290	$166 463	$161 692	$151 717
TerraTransport	1 202	1 276	3 533	4 044	3 361	2 392
Grand Trunk Corporation	11 264	26 161	39 493	13 366	13 553	11 952
Entreprises CN						
Communications CN	45 631	62 260	58 838	40 679	36 374	31 696
Camionnage CN	5 353	1 347	8 765	4 252	4 595	5 830
Hôtels et Tour CN	5 074	6 168	10 146	5 748	5 932	5 803
CN Marine Inc	99 689	30 452	19 607	11 602	8 517	8 466
CN Exploration	15 216	11 988	1 716	2 028	—	53
Immeubles CN	10 747	1 661	60	637	451	365
Autres entreprises	8 736	34 101	951	822	730	13
Messageries CN	2 811	3 349	1 118	3 272	3 785	4 286
Divers	372	280	6 023	1 093	1 089	1 651
	$714 413	$648 100	$662 540	$254 006	$240 079	$224 224

*Consistent en nouvelles immobilisations.

Note 12 : Autres renseignements

a) La Compagnie fait normalement affaire avec divers organismes contrôlés par le gouvernement du Canada, aux mêmes conditions que pour les opérations courantes avec les tiers non apparentés.

La Compagnie assure par ailleurs, sous contrat, des services ferroviaires et maritimes ainsi que des opérations de maintenance pour le gouvernement du Canada et divers organismes que contrôle ce dernier. Les produits tirés de ces services ont totalisé $462.2 millions en 1983 ($487.3 millions en 1982 et $483.4 millions en 1981).

b) À compter de 1977, le gouvernement du Canada a convenu de verser à la Compagnie sous forme de subventions, jusqu'à concurrence de $292.8 millions, certaines sommes relativement aux frais de remise en état des lignes secondaires dans l'Ouest canadien. Le total des paiements reçus au 31 décembre 1983 s'élevait à $288.4 millions, dont $50.2 millions en 1983 ($50.9 millions en 1982).

c) Le gouvernement du Canada a convenu de verser à la Compagnie, au cours de son exercice financier 1983-1984, un maximum de $21 millions, pour la réalisation d'un programme, entrepris en 1981, portant sur l'essai et l'évaluation de l'exploitation ferroviaire à Terre-Neuve, et de rembourser le CN de certains salaires et frais y afférents que le CN a payés à la demande du Gouvernement durant la période d'essai et d'évaluation. En 1983, la facture totale s'élevait à $18.4 millions ($13.8 millions en 1982).

d) En vertu des dispositions d'une convention d'achat datée du 17 août 1982 et sous réserve de certaines conditions, dont l'atteinte de certains objectifs d'exploitation et l'obtention des autorisations nécessaires auprès de la Reorganization Court et de l'Interstate Commerce Commission (ICC), la Grand Trunk Corporation (GTC) avait convenu d'acquérir toutes les actions avec droit de vote de la nouvelle Chicago, Milwaukee, St. Paul and Pacific Railroad Company (Milwaukee Road). Depuis, l'ICC a également accepté la candidature de la Chicago and North Western Transportation Company (CNW). La Chicago and Milwaukee Corporation, qui détient légalement la majorité des actions du Milwaukee Road, s'est opposée aux deux candidatures et a demandé à recouvrer le contrôle du Milwaukee Road.

Le 10 février 1984, la Reorganization Court décidait de porter toutes les procédures en instance devant l'ICC et d'autoriser la Soo Line Railroad Company ainsi que toute autre partie intéressée à soumettre leurs offres relativement à l'acquisition du Milwaukee Road, tout en donnant à la GTC et à la CNW la possibilité de modifier leurs propositions. La GTC en appellera de la décision de la cour. On étudie actuellement les mesures à prendre pour protéger les intérêts de la GTC dans le cadre de l'entente susmentionnée et pour répondre aux changements de situation.

e) La Loi sur le transport du grain de l'Ouest, récemment adoptée et entrant en vigueu le 1er janvier 1984, prévoit des augmentations dans les tarifs de transport ferroviaire pour certains produits céréaliers et dérivés. La majorité du grain était anciennement transportée à des tarifs statutaires non rentables. La nouvelle loi permettra à la Compagnie de recouvrer la quasi-totalité des coûts qu'elle engage dans le transport des céréales grâce à des frais tarifaires que se partageront le gouvernement du Canac et les expéditeurs.

Note 13 : Reclassification des chiffres correspondants

En 1983, des modifications ont été apportées à la classification de certains éléments et pour faciliter les comparaisons, la nouvelle classification a été appliquée aux chiffres correspondants de 1982 et de 1981.

Coopers
&Lybrand

chartered accountants

630 Dorchester Boulevard West
Montreal Quebec Canada
H3B 1W5

telephone (514) 875-5140
cables Colybrand
telex 05-267424

a member firm of
Coopers & Lybrand (International)

le 27 février 1984

RAPPORT DES VÉRIFICATEURS

Au ministre des Transports
Ottawa, Canada

Nous avons vérifié les bilans consolidés du réseau des Chemins de fer nationaux du Canada aux 31 décembre 1983 et 1982 ainsi que les états consolidés des résultats, des bénéfices non répartis et de l'évolution de la situation financière des exercices clos à chacune de ces dates. Nos vérifications ont été effectuées conformément aux normes de vérification généralement reconnues et ont comporté, par conséquent, les sondages et autres procédés que nous avons jugés nécessaires dans les circonstances.

À notre avis, ces états financiers consolidés présentent fidèlement la situation financière du réseau au 31 décembre 1983 et 1982 ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour les exercices clos à ces dates selon les principes comptables généralement reconnus, appliqués de manière uniforme.

À notre avis également, les livres de comptabilité appropriés ont été tenus et les opérations venues à notre connaissance étaient de la compétence du réseau.

Les états financiers consolidés du réseau de l'exercice clos le 31 décembre 1981 ont été vérifiés par un autre cabinet de comptables agréés.

Coopers & Lybrand

Comptables agréés

Supplément d'information sur les effets des variations de prix (non vérifié)

Les états financiers qui vous sont présentés dans le présent rapport ont été dressés a prix d'origine des opérations effectuées par la Compagnie. La nécessité demeure de présenter des états dressés de cette façon car, d'une part, l'évolution à long terme de l'avoir des actionnaires dépend des opérations auxquelles la Compagnie s'est effectivement livrée et, d'autre part, les prix d'origine basés sur ces opérations résulter en général de négociations entre personnes sans lien de dépendance et fournissent une mesure des résultats vérifiables en toute indépendance.

Cependant, la persistance d'une inflation importante a fait reconnaître les limites de l'utilité de ces états financiers dressés au coût d'origine et ressentir de plus en plus le besoin de faire ressortir les effets de cette inflation sur la situation financière et les résultats d'exploitation des entreprises. Voilà pourquoi, conformément aux recommandations de l'Institut Canadien des Comptables Agréés (ICCA), nous présentons un supplément d'information qui permettra d'apprécier la mesure dans laquelle la Compagnie a préservé la valeur de son patrimoine en situation d'inflation.

Les recommandations de l'ICCA proposent deux notions pour la détermination de la préservation du patrimoine : la première, dite de la préservation de la capacité de fonctionnement, considère le patrimoine préservé si les éléments d'actif de l'entreprise demeurent suffisants pour assurer le niveau de prestation de services des périodes précédentes. Poussée plus loin, cette notion tient compte de la mesure dans laquelle les éléments d'actif ont été financés par emprunts, et dans laquelle la quote-part de la capacité de fonctionnement de l'entreprise revenant aux détenteurs d'actions ordinaire a été préservée. La seconde notion est celle de la préservation du numéraire : pour qu le patrimoine soit préservé, il faut que la valeur en numéraire de l'actif de l'entreprise soit demeurée intacte.

Selon l'une et l'autre notion, le chiffrage des effets des variations de prix se fait en coû actuel, celui-ci étant le montant de la contrepartie actuellement nécessaire pour acqué un bien qui offre le même potentiel de production que le bien que l'on possède. Pour l calcul des immobilisations et de leur amortissement, la Compagnie a utilisé la notion d coût actuel qui fait apparaître pour les immobilisations un accroissement de $16 424 238 000 par rapport à leur valeur d'origine, tandis que la valeur de l'amortissement pour 1983, calculée d'après le coût actuel moyen des immobilisations, est supérieure de $573 644 000 à la valeur en coût d'origine. La différence s'explique essentiellement par le fait qu'en grande partie les immobilisations de la Compagnie so vieilles, mais sont toujours utilisables car elles ont une longue durée économique.

L'état financier qui suit est dressé selon la notion de la préservation de la capacité de fonctionnement de l'entreprise. Outre un amortissement plus important, il comporte un redressement financier qui constate la mesure dans laquelle on peut compter sur les capitaux empruntés tout en préservant la capacité de fonctionnement de l'entreprise revenant aux détenteurs d'actions.

Il est important de comprendre que la présentation dans les états financiers annuels des effets des variations de prix demande un long apprentissage et qu'on ne pourra véritablement en apprécier l'utilité qu'après un certain nombre d'années. L'ICCA adme que ses recommandations ne répondent pas à tous les cas qui peuvent se présenter dans la pratique : aussi accorde-t-il un certain degré de souplesse et permet-il l'expérimentation dans leur mise en oeuvre. Il se propose en outre d'en entreprendre réexamen complet dans les cinq ans. Ces réserves étant faites, l'utilisateur se garder d'interpréter le présent supplément comme une intention de l'entreprise de remplacer certains biens, ou de voir, dans les coûts cités, les montants qu'il faudrait investir si c biens devaient être remplacés. Il ne saurait non plus être question d'apprécier la performance de la Compagnie d'après ces renseignements, du moins pas avant qu'u expérimentation suffisante n'ait donné la preuve de leur pertinence.

Supplément d'information (suite)

En raison de l'inflation, celle de ces dernières années notamment, le résultat de l'exercice calculé selon la méthode des coûts actuels est déficitaire surtout à cause de l'amortissement supplémentaire, alors qu'il est bénéficiaire selon le mode de calcul des coûts d'origine. Les valeurs absolues de ces chiffres peuvent être discutables, mais ils font bien apparaître le problème général du financement des acquisitions de biens nouveaux ou de remplacement en période d'inflation. Pour faire face à cette situation, le CN doit chercher la pleine rémunération des services qu'il assure, rémunération qui doit prendre en compte le coût de préservation de sa capacité de fonctionnement. Parallèlement, la Direction doit continuer à tirer le plus grand parti des progrès techniques, afin de contrôler les dépenses d'immobilisations et d'exploitation. Mais par-dessus tout, à l'heure où les gouvernements prennent de plus en plus conscience de la nécessité d'enrayer l'inflation, la présentation de renseignements relatifs aux effets des variations de prix sur le résultat des entreprises devrait jouer dans un sens favorable sur la formulation des politiques économiques et fiscales.

État consolidé du résultat au coût actuel attribuable à l'actionnaire selon la notion de préservation de la capacité de fonctionnement et autres renseignements

	Exercice clos le 31 décembre 1983	
	Chiffres au coût d'origine	Chiffres au coût actuel (non vérifiés)
	(en milliers)	
Produits	$4 625 056	$4 625 056
Charges excluant amortissement	4 158 810	4 158 810
Amortissement	254 006	827 650
	4 412 816	4 986 460
Bénéfice (perte) avant impôts sur le revenu et élément extraordinaire	212 240	(361 404)
Impôts sur le revenu	99 290	99 290
Bénéfice (perte) avant élément extraordinaire	112 950	(460 694)
Redressement financier		79 163
Perte, avant élément extraordinaire, attribuable à l'actionnaire, au coût actuel selon la notion de préservation de la capacité de fonctionnement		381 531
Réduction des impôts sur le revenu découlant du report de pertes d'exercices antérieurs	99 383	99 383
Perte nette attribuable à l'actionnaire, calculée au coût actuel selon la notion de préservation de la capacité de fonctionnement		$ 282 148
Bénéfice net au coût d'origine	$ 212 333	

Le redressement financier ci-dessus a été calculé d'après la correction pour amortissement au coût actuel apportée au bénéfice de 1983. Si ce redressement financier avait été calculé d'après l'évolution du coût actuel des immobilisations au cours de l'exercice, il se serait chiffré à $196 267 000, et la perte nette attribuable à l'actionnaire, calculée au coût actuel selon la notion de préservation de la capacité de fonctionnement, aurait été inférieure de $117 104 000.

Supplément d'information (suite)

Autres renseignements

	Exercice clos le 31 décembr 1983 (non vérifié
	(en milliers
Augmentation du coût actuel des immobilisations	$1 422 22
Augmentation du coût actuel des immobilisations attribuable à l'effet de l'inflation	$ 949 52
Gain de pouvoir d'achat sur passif monétaire net	$ 133 43

Éléments d'actif au coût actuel

	31 décembre 1983	
	Chiffres au coût d'origine	Chiffr au coût actu (non vérifié
	(en milliers)	
Immobilisations	$5 612 173	$22 036 41
Actif net (avoir de l'actionnaire)	$3 112 579	$19 536 81

Les montants ci-dessus ont été établis à partir de coûts actuels et estimatifs. Les méthodes de détermination de ces coûts nécessitent encore un long travail de mise au point que nous comptons poursuivre. Les notes qui suivent donnent une indication générale des méthodes utilisées en 1983.

Notes afférentes au supplément d'information sur les effets des variations de prix

1. Bases de mesure et méthodes utilisées pour la détermination des valeurs en coût actuel

a) Traverses

Le prix actuel moyen unitaire par lequel a été multiplié la quantité totale de traverses est la somme du prix d'achat moyen le plus récent des traverses non traitées et du coût moyen de traitement par traverse.

b) Rails

Le coût moyen à la tonne par lequel a été multiplié le tonnage total de rails est tiré de prix courants, taxes comprises, qui nous sont facturés, majorés du coût estimatif des opérations de soudage.

c) Matériel de voie divers et ballast

Leur coût actuel a été défini selon l'estimation de valeurs directes.

d) Locomotives de ligne et wagons, dont matériel en location-acquisition, et établissement de la plate-forme

Ces postes ont été établis par application des indices publiés par Statistique Canada l'Association of American Railroads.

Notes afférentes au supplément d'information (suite)

e) Installations de télécommunications commerciales

Ce poste se subdivise en catégories pour chacune desquelles a été adoptée la technique de fixation des prix la plus pratique. La technique utilisée s'appuie sur le calcul indexé en fonction des indices établis par la Compagnie ou provenant de Statistique Canada, et sur l'appréciation indirecte ou l'appréciation directe.

f) Terrains et bâtiments

Le coût actuel des terrains est fondé sur des estimations tenant compte principalement de leur « valeur vénale d'après l'usage présent qui en est fait ». Celui des bâtiments a été estimé à partir des coûts de construction de bâtiments présentant un potentiel de services comparables.

g) Immobilisations en cours

Le coût d'origine des biens en cours de construction et non encore en service correspond à peu près à leur coût actuel. Il est pris en compte dans les renseignements calculés en coût actuel.

h) Dons et subventions

La valeur actuelle des dons et des subventions a été calculée suivant les mêmes méthodes que le coût des éléments d'actif correspondants.

i) Amortissement de l'exercice

La valeur actuelle de l'amortissement a été calculée d'après le coût moyen actuel des biens.

2. Postes importants non présentés suivant la méthode des coûts actuels

a) Matières et fournitures

Les stocks que possède la Compagnie sont destinés à son propre usage et ne sont pas, en principe, revendus. Le montant indiqué dans les états financiers établis au coût d'origine correspond à peu près à la valeur de reconstitution des mêmes stocks au coût actuel.

b) Contrats de location-acquisition non comptabilisés

Conformément aux dispositions transitoires relatives à la comptabilisation des baux, les renseignements financiers sur les contrats de location-acquisition passés avant 1982 figurent à la note 6 afférente aux états financiers consolidés. Il n'en est pas donné de présentation en coût actuel.

Caisse fiduciaire de retraite des Chemins de fer nationaux du Canada
État consolidé de la situation financière au 31 décembre

		1983	198
		(en milliers)	
Placements	Obligations - valeur à la cote:		
	$1 570 168 en 1983; $1 113 510 en 1982	$1 567 820	$1 118 9
	Prêts hypothécaires et à nantissement immobilier	305 530	320 7
	Biens immobiliers	187 125	184 8
	Pétrole et gaz	56 402	52 8
	Actions - valeur à la cote:		
	$1 478 204 en 1983; $1 266 826 en 1982	1 066 217	1 123 5
	Placements à court terme	176 465	258 4
		3 359 559	3 059 4
	Encaisse	1 140	1 9
	Débiteurs -		
	Chemins de fer nationaux du Canada	12 309	10 1
	Intérêts courus et autres éléments d'actif	49 394	36 6
		3 422 402	3 108 2
Montant à capitaliser	Montant à capitaliser par la Compagnie conformément à la Loi sur les normes des prestations de pension et qui sera liquidé par versements périodiques d'ici au 31 décembre 2006		
	Solde au début de l'exercice	1 582 050	1 498 9
	Plus augmentations au cours de l'exercice	—	102 0
	Moins - versements de capital	(429)	(18 9
	- diminutions au cours de l'exercice	(84 001)	
	Solde à la fin de l'exercice	1 497 620	1 582 0
		$4 920 022	**$4 690**

Se reporter à la note afférente à l'état consolidé de la situation financière

Rapport des vérificateurs

Au ministre des Transports
Ottawa, Canada

Nous avons vérifié l'état consolidé de la situation financière de la Caisse fiduciaire de retraite des Chemins de fer nationaux du Canada au 31 décembre 1983. Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues et a comporté, par conséquent, les sondages et autres procédés que nous avons jugés nécessaires dans les circonstances.

À notre avis, cet état financier consolidé présente fidèlement la situation financière de la Caisse fiduciaire de retraite des Chemins de fer nationaux du Canada au 31 décembre 1983 ainsi que les résultats de son exploitation pour l'exercice clos à cette date selon les principes comptables généralement reconnus, appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

À notre avis également, les livres de comptabilité appropriés ont été tenus et les opérations venues à notre connaissance étaient de la compétence du fiduciaire.

Mallette, Benoit, Boulanger, Rondeau & Associés
Comptables agréés
Montréal, le 27 février 1984

Caisse fiduciaire de retraite des Chemins de fer nationaux du Canada
État consolidé de la situation financière au 31 décembre

		1983	1982
		(en milliers)	
Dette actuarielle relative aux prestations de retraite	Solde au début de l'exercice	$4 690 278	$4 252 342
Augmentations au cours de l'exercice	Accroissement (diminution) de la dette actuarielle relative aux prestations de retraite découlant des faits suivants :		
	- Évaluation actuarielle	(126 759)	—
	- Modifications aux régimes de retraite, augmentations des prestations accordées aux retraités et dette actuarielle pour les services courants	42 758	95 683
	- Intégration au 1er janvier 1982 de la Caisse fiduciaire de retraite de la Compagnie des chemins de fer du nord de l'Alberta	—	25 099
		(84 001)	120 782
	Cotisations des employés au titre des :		
	- Services courants	82 917	87 543
	- Services passés	11 642	7 592
		94 559	95 135
	Cotisations de la Compagnie au titre des services courants et de la dette actuarielle non provisionnée	111 173	187 020
	Revenu net des placements	363 102	283 746
		568 834	565 901
		5 175 111	4 939 025
Diminutions au cours de l'exercice	Versements de prestations de retraite	246 016	219 898
	Remboursements à la cessation d'emploi	8 290	8 496
	Versements de capital portés en réduction de la dette actuarielle non provisionnée	429	18 945
	Réduction de la dette actuarielle relative aux prestations de retraite par suite de la mutation d'employés à VIA Rail Canada Inc. et aux Télécommunications CNCP	354	1 408
		255 089	248 747
	Solde à la fin de l'exercice	$4 920 022	$4 690 278

Au nom du Conseil d'administration : J.H. Horner, administrateur;
J. Maurice LeClair, administrateur.

Attestation de l'actuaire

Au fiduciaire
Caisse fiduciaire de retraite des
Chemins de fer nationaux du Canada

J'ai vérifié la dette actuarielle relative aux prestations de retraite qui figure dans l'état consolidé de la situation financière de la Caisse fiduciaire de retraite des Chemins de fer nationaux du Canada au 31 décembre 1983 et s'élève à $4 920 022 000 et j'atteste qu'elle constitue une provision qui, à mon avis, pourvoit suffisamment aux engagements correspondant à toutes les prestations de retraite au titre des Régimes de retraite de 1935 et de 1959 ainsi que du Régime de retraite de la Compagnie des chemins de fer du nord de l'Alberta.

Geoffrey B. White
Fellow de l'Institut canadien des actuaires

William M. Mercer Limitée
Montréal, le 15 février 1984

Caisse fiduciaire de retraite des Chemins de fer nationaux du Canada

Note afférente à l'état consolidé de la situation financière

Principales conventions comptables

a) Régimes de retraite des Chemins de fer nationaux du Canada visés par l'état financier

L'état consolidé de la situation financière de la Caisse fiduciaire de retraite comprend la dette actuarielle des pensions, les placements et le montant à capitaliser relatifs aux Régimes de retraite de 1935 et de 1959 et au Régime de retraite de la Compagnie des chemins de fer du nord de l'Alberta.

b) Consolidation des entreprises en propriété exclusive

La Caisse fiduciaire de retraite a effectué des placements dans un certain nombre d'entreprises en propriété exclusive. Les comptes de ces entreprises et ceux de la Caisse fiduciaire de retraite sont consolidés.

c) Évaluation des placements

(i) Les obligations sont comptabilisées à leur coût amorti, plus les reports provenant de modifications au portefeuille effectuées en vue d'améliorer le rendement ; ces reports sont amortis sur la durée qui reste à courir des obligations vendues.

(ii) Les prêts hypothécaires et à nantissement immobilier sont inscrits à leur solde en capital.

(iii) Les biens immobiliers comprennent des terrains et des immeubles. Les terrains sont comptabilisés au plus bas du prix coûtant ou de la valeur nette de réalisation moins les charges hypothécaires, et les immeubles au plus bas du prix coûtant ou de la valeur nette de réalisation moins les charges hypothécaires et l'amortissement accumulé.

(iv) Les avoirs pétroliers, administrés par Dome Petroleum Limited, sont comptabilisés au prix coûtant. On ne comptabilise aucun épuisement puisque la Caisse peut se prévaloir d'une offre d'achat, valable jusqu'au 3 janvier 1999, sur lesdits avoirs à leur prix coûtant moins le produit de la vente de toute partie desdits avoirs. Les autres avoirs sont comptabilisés au prix coûtant moins l'épuisement.

(v) Les actions et les placements à court terme sont comptabilisés au prix coûtant.

La valeur à la cote des placements en obligations et autres titres se fonde sur le cours de clôture du 31 décembre.

d) Détermination des versements de capitalisation

Le calcul des versements de capitalisation, effectué selon la méthode actuarielle de répartition des coûts basée sur les avantages courus, repose sur l'évaluation actuarielle au 31 décembre 1981.

Les principales hypothèses qui ont servi de base aux calculs actuariels des Régimes sont fondées sur l'expérience des Régimes en ce qui a trait aux mortalités, invalidités, retraites et cessations d'emploi, ainsi qu'aux augmentations salariales accordées selon le mérite ou périodiquement.

Aux fins des calculs actuariels, il est prévu que la Caisse fiduciaire de retraite bénéficie d'un taux de rendement à long terme de 7 % l'an sur les placements, et les hausses futures dans les gains des membres ont été évaluées sur la base d'hypothèses économiques conformes à cette prévision.

Les versements comprennent l'amortissement de la dette actuarielle non provisionnée et sont conformes aux exigences de la Loi sur les normes des prestations de pension et du règlement y afférent. Conformément au règlement, la Compagnie amortit sa dette actuarielle non provisionnée par des versements annuels répartis sur différentes périodes s'échelonnant jusqu'en 2006.

e) Comptabilisation des cotisations

Les cotisations des employés sont comptabilisées dans la période au cours de laquelle la Compagnie effectue les retenues salariales.

Les cotisations versées par la Compagnie sont comptabilisées en fonction des montants qui doivent être capitalisés relativement à ses dettes actuarielles courues et actuelles.

f) Comptabilisation des revenus

Les revenus de dividendes sont comptabilisés à la date ex-dividende. Les revenus d'autres placements sont comptabilisés selon la comptabilité d'exercice. Les gains ou pertes résultant de la vente d'actions sont calculés sur le prix d'achat moyen.

g) Devises étrangères

À l'exception des placements à court terme, les placements en devises étrangères sont convertis en dollars canadiens aux taux de change d'origine. Les placements à court terme et la valeur à la cote des placements en devises étrangères sont convertis aux taux courants. Les dividendes et les revenus d'intérêts provenant de l'étranger sont convertis aux taux en vigueur à l'encaissement.